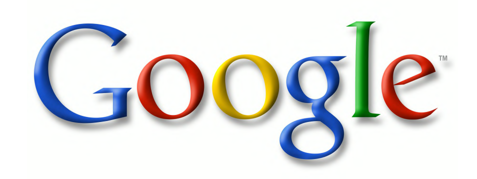
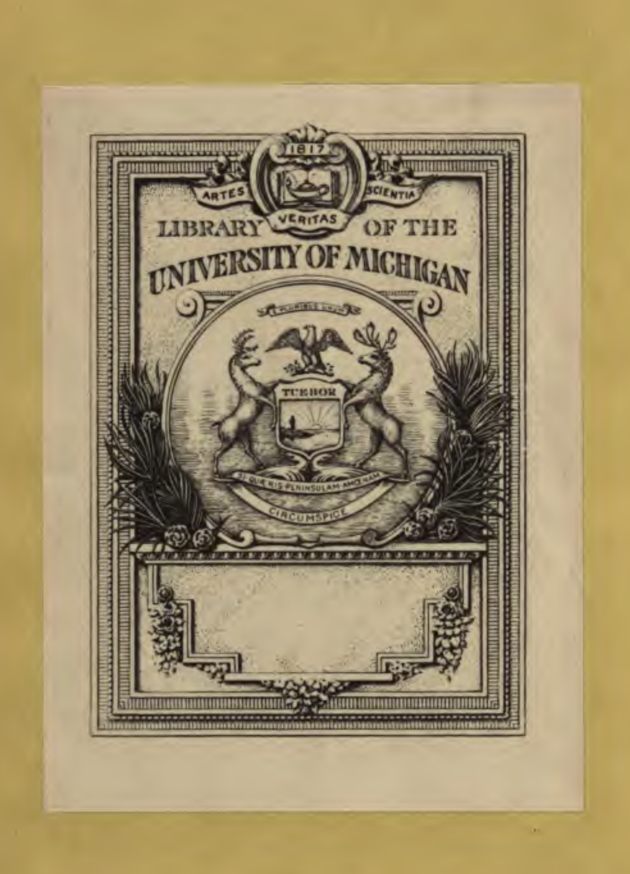



A 407338


LA MOISSON EST BELLE
O.TREMPE No




1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE

BIBLIOTHÈQUE

RELIGIEUSE ET NATIONALE

APPROUVÉE PAR

Mgr L'ARCHEVÊQUE DE MONTRÉAL

2e SÉRIE IN-8

FAUCHER DE SAINT-MAURICE.

JOIES

ET

TRISTESSES

DE LA MER.



Montréal :
LIBRAIRIE SAINT-JOSEPH
CADIEUX & DEROME

1888.

A M. PIERRE-RENÉ-GEORGES DUBAIL

CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE AU CANADA.

Chevalier de la Légion d'Honneur.

Dans ces pages qui vous sont respectueusement dédiées, j'ai voulu rappeler les naufrages, les combats, les angoisses, les injustices, les triomphes, les martyres que subissent quelquefois les gens de mer.

Notre chère France peut prendre sa large part des joies et des tristesses de la vie maritime. Les pages suivantes en sont une preuve. Puissent ces récits, qui ne parlent que de dévouements, de grandeurs militaires, de descriptions marines, être agréables à celui qui, aux jours de deuil, a versé son sang pour l'honneur de la patrie.

Veuillez accepter, mon cher consul général, la dédicace de ce modeste livre et agréer en même temps l'expression de ma vive amitié.

FAUCHER DE SAINT-MAURICE.

LES JOIES ET LES TRISTESSES DE LA MER.

L'EXPÉDITION DE L'AMIRAL WALKER.

Ce fut le 11 avril 1711, à sept heures du soir, que le contre-amiral de l'escadre blanche, Sir Hovenden Walker, accompagné par le brigadier-général, l'honorable John Hill, commandant les troupes de débarquement destinées au Canada, vint recevoir au palais de Saint-James les instructions de la reine Anne.

Elles étaient précises.

Après avoir pris rendez-vous à Spithead, l'amiral et le général devaient, au premier vent favorable, faire voile directement pour Boston. Une fois rendu là, Sir Hovenden Walker détacherait de l'escadre un nombre suffisant de vaisseaux pour armer, équiper et convoyer les troupes de New-York, du Jersey et de la Pensylvanie qui devaient prendre part, par terre, à l'expédition du Canada, puis, une fois cette mission accomplie, renforcer sa flotte de tous les vaisseaux disponibles et remonter immédiatement le Saint-Laurent, pour se mettre en mesure d'attaquer Québec au plus tôt.

Embossé devant la malheureuse ville, l'amiral anglais avait ordre d'employer toutes les forces suffisantes, tous les moyens connus pour la réduire, pendant que le lieutenant général Nicholson, maintenant en route pour organiser les milices de la colonie anglaise, combinerait un mouvement qui s'exécuterait par terre.

Tout ce qu'il est donné à l'esprit humain de prévoir avait été employé pour assurer le succès de cette campagne, préparée longuement d'avance et destinée, dès l'abord, à être commandée par Sir Thomas Hardy. Les médecins de la flotte avaient été pourvus de douze mois de médicaments. On avait poussé la précaution jusqu'à embarquer d'énormes grues pour hisser les canons anglais sur les remparts de Québec, et les larges vaisseaux de Sir Hovenden renfermaient une flottille de flibots à fond plat, destinés à être jetés sur le lac Saint-Pierre pour empêcher l'ennemi de communiquer avec les assiégés, et protéger en même temps—ils étaient armés en frégate—les canots et les flûtes qui emmenaient les troupes de Nicholson (1). Les embarras d'argent avaient même été prévus, et l'on avait donné droit à Walker—droit qui lui fut contesté plus tard—de tirer à vue sur les commissaires de la

(1) D'après le rapport officiel de MM. Thomas Taylor et Ed. Bradshaw, chargés d'examiner l'état de cette flottille, elle se composait de vingt baleinières portant chacune six rames et dix pagayes, et de vingt flibots à fond plat portant huit rames chacun.—Vide appendice du journal de Walker, p. 243.

marine, s'il arrivait à ses équipages de manquer de vivres ou de munitions.

En cas de succès,—ce dont, avec le secours du Dieu tout puissant, la reine Anne n'avait aucune raison de douter, puisque tous les préparatifs avaient été faits, tous les ordres avaient été donnés, tous les moyens avaient été pris pour mener à bonne fin cette campagne (1)—une force navale anglaise devait rester dans le Saint-Laurent, pendant que les prises faites sur les Français transporteraient en Europe le gouverneur ennemi, les troupes prisonnières, les religieux et toutes autres personnes comprises dans les articles de la capitulation. Puis, quand ces choses glorieuses seraient passées dans le domaine de l'histoire britannique, lorsque la Nouvelle-France aurait pris rang au nombre des vassaux de celle qui s'intitulait alors reine d'Angleterre, de France (2) et d'Irlande, un ordre d'embarquement devait être donné aux troupes qui n'étaient plus nécessaires au maintien de la paix, et Sir Hovenden Walker s'empresserait alors de reve-

(1) In case of Success (of which with the Blessing of Allmighty God, we have no reason to doubt considering the preparations that have been made, and the Directions that have been given, and the Methods that have been taken to carry on this Expedition.) *Royal instructions for our trusty and well beloved Sir H. Walker*, rear admiral of our White Squadron.

(2) Le titre de roi de France pris pour la première fois par Edouard III d'Angleterre, fut successivement porté par ses successeurs jusqu'en 1801.

nir, non toutefois sans avoir attaqué Plaisance, dans le cas où la saison lui permettrait d'approcher de l'île de Terreneuve. Enfin, pour conclure, comme de tout temps il y a eu une pointe de commerce dans les guerres anglaises, sa gracieuse Majesté terminait en disant qu'une fois ces hauts faits accomplis, l'amiral licencierait les transports du service desquels on pouvait se passer et leur donnerait pour mission d'aller dans les îles et les ports du continent américain, y prendre cargaison, et alléger d'autant la taxe publique, tout en faisant le bénéfice de la richesse nationale (1).

Muni de ces instructions royales, l'amiral Sir Hovenden Walker s'empressa de se rendre à Portsmouth puis à Spithead, où l'attendaient des vents contraires, des calmes plats, des accidents de mâture, enfin toute cette série de contre-temps qui s'abattent sur une escadre à voile, et retardent l'appareillage du lendemain au lendemain.

Une journée, c'étaient les officiers de la flotte qui n'avaient pas encore reçu l'ordre d'obéir à l'amiral, et ne voulaient écouter que Sir Edward Whitaker, plus ancien que lui. Le lendemain, c'était l'impossibilité d'obtenir un transport

(1) And as to such Transports, of which you shall have no further occasion, you are to direct them to go and seek Freights, either upon the Continent of America, or in the Islands, to ease the Publick of the Burthen of such Transports, and for the good and benefit of the Trade of Great Britain. *Royal instructions.*

pour aller chercher l'infanterie de marine à Plymouth. Puis, les troupes arrivées, les vaisseaux n'avaient pas les garnitures d'ancre nécessaires : le gros temps s'en mêlait, et la mer était trop forte pour embarquer les mortiers de siège. S'il ventait bonne brise, les navires n'étaient pas encore suffisamment approvisionnés. S'ils regorgeaient de vivres, au moment d'appareiller un grain fondait sur la frégate le *Devonshire* et lui rasait tous ses mâts de hunes, pendant qu'une seconde frégate, le *Swiftsure*, perdait ses mâts de perroquet. Le grain passé, le calme prenait ; et pendant que toutes ces contrariétés fondaient à tire d'aile sur la flotte, le secrétaire Saint-John— plus tard lord Bolingbroke—ne cessait de dépêcher courrier sur courrier à l'amiral pour lui dire que c'était le bon plaisir de Sa Majesté de le voir prendre la mer au plus tôt (1).

Enfin, à force d'écrire, de donner des ordres,

(1) Une de ces dépêches est assez curieuse et prouve que M. Saint-John n'était pas d'humeur facile.

Mr. Secretary Saint-John's letter by express to Plymouth.

WHITEHALL, May 1, 1711.

SIR,

The wind being come abouth to the South, I take it for granted that this letter will find you at *Plymouth* or at *Torbay*, the usual Bane of our maritime expeditions.

You must allow me to tell you that the Queen is very uneasy at the unaccountable loss of time in your stay at Portsmouth, and if the *Devonshire* could not be refitted sooner, you ought rather to have left her behind, than delay your sailing. If the transports were the occasion of this misfortune, the commis-

et d'éreinter des courriers, tout devint prêt, et ce fut le 29 avril 1711 à quatre heures du matin (1) que l'amiral Walker quitta son mouillage par un vent frais est-sud-est, pour continuer cette longue série de contrariétés, d'hésitations, de malheurs qui devait se terminer le long des falaises de l'Ile-aux-Œufs.

Conformément à ses ordres, l'amiral mettait le cap sur Boston, où il était allé 25 ans auparavant, en 1686.

A bord, sur 12,000 hommes d'embarquement, tous—l'amiral et le général exceptés—ignoraient l'objet de l'expédition. A 153 lieues des îles Scilly, Walker avait fait mettre en panne et distribuer à chacun de ses capitaines un pli cache-

sioners or masters of them are to blame, and should be complained of.

I take it for granted, if you continue any time wind-bound, that you will be stopt for good and all, that the whole expence and trouble will be thrown away, and that we shall make as little of our Fleet this year, as we have done in formers summers.

In case Providence will carry or forward in spight of our teeth, I hope the last delay will be a warning to you, and that you will improve to day instead of depending upon to morrow.

If any thing is to be ordered or done here, let me know it by express, and their shall be as much expedition used as I wish there had been at Portsmouth.....

I am, Sir,

Your most humble servant,

H. SAINT-JOHN.

Admiral Walker.

(1) Les frégates avaient pour six mois d'approvisionnements, les transports pour trois mois.—Livre de loch de l'amiral.

té, contenant le nom du lieu où l'escadre devait se rallier. Pourtant ces précautions avaient été inutiles, et le précieux secret était mal gardé.

Le 2 mai, Walker ayant été forcé par une saute de vent d'ancrer à Plymouth, pendant que ses transports se réfugiaient à Catwater, un matelot français embarqué sur le *Medway*, un renégat qui prétendait avoir fait quatre voyages dans la rivière du Canada, ayant entendu dire dans un des caboulots de la ville qu'une flotte destinée à la conquête de la Nouvelle-France était de passage en ce moment, se fit offrir à l'amiral anglais pour le piloter, à Québec. Walker, épouvanté, se prit à dissimuler devant lui, assurant qu'il allait croiser dans la baie de Biscaye, et le fit embarquer à bord du l'*Humber*, avec ordre de le bien traiter, ce qui devait être du goût de ce nouveau Palinure. Le colonel Vetch, donnant plus tard des notes sur le compte de ce transfuge, écrivait du détroit de Canso à l'amiral, que le pilote français lui faisait non seulement l'effet d'un ignorant, d'un prétentieux, d'un cancre, d'un ivrogne, mais encore qu'il était sous l'impression qu'il tramait en sa tête rien qui vaille (1). Walker comptait beau-

(1) August 1711—At sea.

SIR,

I could not but judge it my duty to give you a caution with regard to your French pilot, whom I would have you by no means depend upon; for I find him to be not only an ignorant, pretending, idle, drunken fellow, but fear he is come upon no good design.

Sir, your's devoted to serve you, SAM. VETCH.

coup sur l'expérience de cet homme pour éviter les dangers de la navigation du Saint-Laurent, dangers que son imagination exagérait au point de croire, qu'une fois l'hiver venu, le fleuve ne formait, jusqu'au fond, qu'un bloc de glace (1). La lettre du colonel venait de détruire une de ses plus chères illusions.

D'ailleurs, les contrariétés continuaient à s'acharner sur le malheureux officier.

A peine en mer, Sir Hovenden Walker s'apercevait d'une impardonnable distraction : le transport *Mary* avait été oublié à Catwater avec une partie du régiment du colonel Disney (2). Par une nuit d'orage, le mât de misaine du *Monmouth* était emporté comme une paille. La marche de l'escadre se voyait continuellement retardée par les transports qui marchaient comme des sabots ; par tous les temps, il fallait leur faire passer péniblement des câbles de remorque. Dans un cas pressé, était-il urgent de communiquer avec le général Hill embarqué sur le *Devonshire* ? celui-ci souffrait trop du mal de mer pour s'occuper de choses sérieuses (3).

L'indiscipline alla jusqu'à se mettre de la

(1) For the ice in the river freezing to the bottom would have utterly destroyed and bilged them (his vessels) as much as if they had been squeezed between rocks.—Walker's Journal, page 58.

(2) *Vide* Walker's Journal, page 58.

(3) This blowing weather has so disordered me, that I cannot answer your letter of this day's date with my own hand.—Letter of general Hill from aboard the *Devonshire*, may 8, 1711.

partie. Malgré la défense formelle de se séparer de la flotte et de courir sus aux voiles ennemies, un soir, près du banc de Terreneuve, le capitaine Butler du *Dunkirk* et le capitaine Soanes de l'*Edgar*, deux officiers qui avaient pour consigne l'importante fonction de répéter les signaux de l'amiral aux vaisseaux de l'escadre, se couvrirent de toiles et appuyèrent vivement la chasse à un petit navire marchand qui louvoyait sur l'horizon. Alors il fallait sévir ; un conseil de guerre était réuni, et de ces deux vieux officiers qui auraient pu être si utiles en montrant l'exemple, l'un, le capitaine de l'*Edgar* —parce qu'il fut constaté que le secrétaire de l'amiral avait oublié de lui communiquer la consigne—se voyait réprimandé sévèrement et retrancher trois mois de solde, l'autre—celui du *Dunkirk*—était renvoyé du service.

Malgré ces déboires, le 25 juin, après cinquante-huit jours de mer, l'amiral Walker ancrait devant Boston, où l'attendaient des fêtes brillantes et de lamentables déceptions. En mettant pied à terre, Sir Hovenden sembla devenir le lion de la Nouvelle-Angleterre. L'ouverture des cours de l'université de Cambridge se faisait le 4 juillet, sous sa présidence. Le 5 et le 10 du même mois il assistait au défilé des troupes d'infanterie de marine, passées en revue sur Noodles Island, par le général Hill. Le 24 il se rendait à Roxbury faire l'inspection d'un régiment de miliciens destiné à l'expédition du Canada. Le 19

et le 23 c'était une série de bals et de diners donnés à bord de l'*Humber* en l'honneur des chefs indiens du Connecticut ainsi que des *Mohocks*, reçus à bord du vaisseau-amiral au bruit du canon, des fanfares et des hourrahs de l'équipage. Ces derniers qui formaient partie des cinq nations furent l'objet d'une distinction spéciale. Sir Hovenden Walker voulut bien trinquer avec leurs sachems ; les chefs, pour ne pas rester en arrière de courtoisie, portèrent un toast à Sa Majesté, en disant à l'amiral :

—Depuis longtemps nous nous attendions à contempler les merveilles que nous voyons maintenant. Nous sommes dans la joie en songeant que la reine a pris un tel soin de nous ; car, nous commencions à désespérer. Maintenant nous ferons tout notre possible, et nous espérons que dorénavant les Français seront vaincus en Amérique (1).

Ces raouts et ces collations fines se succédèrent ainsi à la file, qui à bord de l'escadre, qui chez le gouverneur, qui chez les officiers supérieurs de la colonie, jusqu'au moment où il fallut parler d'affaires sérieuses.

(1) When they had ceased dancing one of them, in the name of the five Nations, made a long speech to me, which the Interpreter told me, was to this effect: viz. " That they had long expected what they now saw, and were much rejoiced that the Queen had taken such care of them, of which they had almost despaired; that at this time they would exert themselves in a most extraordinary manner, and hoped that the *French* in *America* would now be reduced."—Walker's Journal, p. 105.

Il s'agissait maintenant de trouver et d'embarquer en toute hâte quatre mois de provisions pour 9385 soldats et matelots destinés à l'expédition navale contre la Nouvelle-France.

Un seul homme dans Boston pouvait fournir une aussi importante commande ; c'était le capitaine Belcher, négociant riche et rusé. En peu de temps il avait su se rendre maître du marché de la Nouvelle-Angleterre ; il le contrôlait à sa guise. Tout en prêtant l'oreille aux propositions de l'amiral, et en gagnant du temps par promesses, Belcher avait réussi à accaparer tout le sel disponible. Il avait pris à sa solde tous les boulangers de la ville, si bien que le jour venu pour exécuter son contrat, il était en mesure de faire ses conditions lui-même, et d'exiger de l'argent comptant. Les bouchers se mirent de la partie ; ils ne voulaient livrer leur viande que contre espèces sonnantes.

Pendant tous ces pourparlers un temps précieux se perdait. La frégate le *Chester* venait de briser son étambot ; il fallut le réparer. Plus de seize pieds de la fausse quille du *Humber* ayant été emportés, on ne put songer à l'abattre en carène, et deux plongeurs fûrent chargés de l'examiner et de faire rapport. La frégate le *Saphire* était expédiée à Annapolis avec deux compagnies de miliciens ; sur la demande du gouverneur de la Nouvelle-Angleterre, ces troupes étaient destinées à relever l'infanterie de marine, mais sir Charles Hobby, gouverneur de

cette dernière ville, gardait le tout en homme prudent, et malgré des ordres formels, ne laissait pas échapper cette belle occasion de renforcer sa garnison. Soldats et matelots désertaient par escouade, et cet amour de la vie au grand air était devenu tellement épidémique, qu'un soir, à bord du transport la *Reine Anne*, six soldats, parmi lesquels le maître cannonier et le maître d'équipage commandés par le deuxième lieutenant, mettaient une chaloupe à la mer et s'enfuyaient à force de rames (1). L'assemblée du Massachusetts, effrayée des proportions que prenait ce sauve-qui-peut général, avait, il est vrai, promulgué une loi sévère contre les déserteurs, mais le gouverneur Dudley semblait à tout instant vouloir entraver les projets de Walker.

L'amiral essaya alors de la diplomatie. Un jour, le 9 juillet, il transmit à la flotte le signal de déployer les voiles du petit hunier, pour faire

(1) KING'S ROAD NEAR BOSTON, NEW-ENGLAND.

28 July 1711.

HONOUR'D SIR,

This is humbly to inform you, that since my coming here, I have had deserted from her Majesty's hired ship the *Queen Anne*, ten men amongst whom is my second Mate, Gunner and Boatswain. I hope therefore your Honour will be pleased to supply me with the like number, or my ship will not be fit to proceed on the intended Expedition.

I am, Honour'd Sir,

Your most obedient humble servant,

GEORGE TUCKER.

croire aux autorités qu'il commençait l'appareillage, et aiguillonner ainsi le patriotisme des Bostonnais (1). Cette manœuvre les laissa aussi froids que le reste, et à bout de patience, Walker finit par écrire vertement au gouverneur Dudley et par lui dire que le peuple de la Nouvelle-Angleterre vivait comme au temps où il n'y avait pas de roi en Israël, chacun se conduisant à sa guise, et faisant du patriotisme et de la grandeur nationale une question secondaire à ses intérêts (2).

A partir de ce moment les rapports entre ces deux personnages devinrent de plus en plus aigres.

—Je suis d'avis et tous les officiers de la marine et du corps de débarquement partagent mon opinion, écrivait de nouveau l'amiral au gouverneur, que votre gouvernement au lieu d'aider et de hâter le départ de la flotte, l'a entravé autant que possible. Comment pourrez-vous vous défendre contre un aussi grand nom-

(1) I directed that the foretopsail should be loosed in the top on the morrow morning, to try if that would be any spur to the people of this colony, to be more expeditious in forwarding the intented entreprize against Quebec.—Walker's Journal p. 69.

(2) They cannot sure imagine but that her Majesty will ressent such actions in a very signal manner; and when it shall be represented that the People live here as when there was no king in Israël, but every one does what seems right in his own Eyes, measures will be taken to put things upon a better foot for the future. 9 juillet 1711.—Lettre de l'amiral Walker au gouverneur Dudley.

bre de témoins et contre des faits aussi évidents? Lorsque le Parlement anglais fera une enquête sur votre conduite, et qu'il lui sera démontré le peu d'aide que vous avez donné à la partie navale de cette expédition, il y aura alors un tel cri d'indignation, que la Nouvelle-Angleterre pourrait fort bien se repentir de son inaction. Lorsqu'avec la protection de Dieu je suis arrivé ici, j'espérais que les instructions royales auraient été suivies à la lettre ; que les transports et les pataches de cette colonie auraient été armés et approvisionnés de suite; que mes cadres auraient été complétés, et que chacun aurait fait preuve de patriotisme en me permettant de reprendre la mer au plus tôt. Le contraire est arrivé, rien n'est prêt; mes hommes m'abandonnent et avec mes seuls déserteurs j'aurais pu équiper vos transports. Jamais toute l'astuce du gouvernement de la Nouvelle-Angleterre pourra faire croire à la reine et à son conseil, que la colonie n'eut pu me donner 400 matelots. Mon séjour sera court ici : avec la bénédiction de Dieu, j'espère mettre à la voile demain ou lundi au plus tard. Tout ce qui peut m'arriver de malheur je le mets sur le compte du gouvernement de la Nouvelle-Angleterre.—*Liberavi animam meam* (1).

(1) I must need be obliged to concur with the general opinion of all the sea and land-officers here, that instead of assisting, the government of this colony have prejudiced the present expedition, notwithstanding their pretended declarations to the

Enfin, la prise du *Neptune*, convoyé à cent lieues et plus du cap au Finistère par une flotte sous le commandement de Duguay-Trouin, vint ajouter aux transes de l'amiral. En date du 27 juillet il transmettait au gouverneur une liste des vaisseaux ennemis, tout en lui écrivant (1) :

contrary, and how they will be able to defend themselves against so great a multitude of witnesses, and so many evident matters of fact, I leave them to judge, for they may flatter themselves with a great many friends in Britain, yet when the Parliament shall come to enquire, and be informed of the little assistance they have given in respect to the sea-part of the expedition it will produce such a resentment as perhaps New-England may repent......

We, by the blessing of God, arrived here the 25th of the last month with our ships of war and transports manned, and expecting according to the Queen's instructions, that we should have found here in less than this time all the transports and tenders of this Colony manned and victualled... On the contrary... it will be impossible by all the art of the government of New-England to make the Queen and Council beleive they were not able to furnish three or four hundred seamen for this expedition. We have had more seamen deserted from the fleet than are required to man the transports and tenders taken up by the government... My stay is but short, for I hope by the blessing of God to sail to morrow or at farthest, by monday; and whatever transports either that came from England, or have been taken up here, shall be left behind me, or suffer any accident for want of seamen, I shall lay it to the charge of the government of New-England. *Liberavi animam meam......* — Lettre de l'amiral Walker au gouverneur Dudley, datée de l'*Edgar* le 21 juillet 1711.

(1) Ces vaisseaux étaient le *Lys* de 76 canons, le *Magnanime* de 76, l'*Apollon* de 72, le *Brillant* de 74, le *Glorieux* de 68, la *Fidèle* de 70, l'*Aigle* de 74, le *Protée* de 68, et le *Jason* de 48 canons.

" Je vous donne avis que dans le cas où je quitterais cette rade en d'aussi mauvaises conditions, et que j'irais me heurter à monsieur Duguay, comme cela est tout probable s'il se propose de venir ici, je mets sur le compte de la colonie tous les accidents qui pourraient m'arriver par le manque de matelots (1)."

Néanmoins, à force de correspondre, de rager et de se faire du mauvais sang, l'amiral Walker était à la veille de voir sa flotte en mesure de se mettre en campagne, lorsqu'une dernière humiliation fondit sur lui. Les pilotes ramassés à grand frais dans toutes les criques et les baies de la Nouvelle-Angleterre se faisaient tirer l'oreille, et prétendaient ne plus connaître le golfe et le fleuve Saint-Laurent. Bref, ils se cachaient ou refusaient d'embarquer, et il fallut un warrant royal pour les consigner à bord.

Ce fut dans ces tristes circonstances, et après avoir épuisé toutes ses ressources à se chicaner comme un clerc d'huissier, que l'amiral sir Hovenden Walker appareilla le 30 juillet 1711. Une flotte splendide le suivait, et derrière lui soixante-et-dix-sept navires de haut-bord sor-

(2) I shall only take notice, that if upon my sailing from this port in so weak a condition, and meeting with monsieur *Duguay*, as in all probability, if his design is on this place, I shall, and any accidents happen for want of my being sufficiently manned, the blame must be upon this colony.—Lettre de Walker à Dudley, page 253.

tirent des passes de Nantasket, et prirent orgueilleusement la haute mer (1).

A bord tout était dans la joie. Le temps était clair ; il ventait frais et bon comme disent les marins, et Dieu daignait enfin sourire à cet amiral anglais qui, malgré la paix existante alors entre la reine Anne et le roi très chrétien, s'en allait, pour satisfaire un royal caprice, porter la torche et l'épée dans le pays de nos pères. Dans ces temps hélas ! le paradoxe était une arme subtile entre les mains du pouvoir. Anne n'était

(1) Voici une liste exacte de cette flotte. Vaisseau amiral, l'*Edgar* 70 canons, le *Windsor* 60 canons, le *Montague* 60 canons, le *Swiftsure* 70 canons, le *Sunderland* 60 canons, le *Monmouth* 70 canons, le *Dunkirk* 60 canons, le *Humber* 80 canons, le *Devonshire* 80 canons. Transports, *Recovery, Delight, Eagle, Fortune, Reward, Success Pink, Willing Mind, Rose, Life, Happy Union, Queen Anne, Resolution, Marlborough, Samuel, Pheasant, Three Martins, Smyrna Merchant, Globe, Samuel, Colchester, Nathaniel et Elizabeth, Samuel et Anne, George, Isabella Anne Catherine, Blenheim, Chatham, Blessing, Rebecca, Two Sheriffs, Sarah, Rebecca Anne Blessing, Prince Eugène, Dolphin, Mary, Herbin Galley, Friend's increase, Marlborough, Anna, Jérémie et Thomas, les Barbades, Anchor and Hope, Adventure, Content, Jean et Marie, Speedwell, Dolphin, Elizabeth, Marie, Samuel, le Basibé, la Grenade, Goodwill, Anna, Jean et Sarah, Marguerite, Dispatch, Four friends, Francis, Jean et Hannah, Henriette, Blessing, l'Antilope, Hannah et Elizabeth, Friend's adventure, Rebecca, Marthe et Annah, Jeanne, l'Unité, et le Newcastle.*

L'Entreprise de 40 canons, le *Saphire* de 40, le *Kingston* de 60, le *Léopard* de 54, et le *Chester* de 54 canons, ainsi qu'une prise, le *Triton*, rejoignirent l'amiral dans le Golfe. Quant au *Leostoff*, et au *Feversham*, frégates de 36 canons qui faisaient partie de l'escadre, personne n'en entendit plus parler.

pas femme à rester en arrière, et dans un jour de spleen, elle s'était mise en tête que les Français établis au Canada et obéissant aux prétendus titres de Sa Majesté le roi de France, étaient tout autant ses sujets que s'ils fussent nés dans la Grande-Bretagne ou en Irlande. Ces beaux sentiments avaient trouvé un écho fidèle chez l'amiral Walker, et il s'était occupé à les consigner dans une ronflante proclamation, bien longtemps avant que sa flotte, âpre à son œuvre de destruction, se fût mise à courir toutes voiles dehors, la poulaine tournée vers Québec (1).

(1) Voici une partie de cette curieuse proclamation : on croirait relire la sainte prose du pieux empereur Guillaume de Prusse.

" The French have committed several hostilities against the subjects of the Kings and Queens of Great Britain, therefore those Lands and Territories, so possessed by the French, do, according to the Laws of Nature and Nations, of Rigth revert to the crown of Great Britain where they originally were ; and it become lawful for Her Majesty and the most Christian King, to resume them......

Yet now, with a most pious intent for preserving for the future a perpetual and lasting peace in North America... Her Majesty has resolved [under the protection and assistance of Almighty God] to recover all those said forfeited Lands and Territories, and appoint her own Governours in all those several territories, cities, towns, castles and fortification, where his most Christian Majesty has pretented to settle any.

And because the French now inhabiting those parts may either out of Ignorance or Obstinacy be induced by persons of malignant and turbulent spirits, to resist her Majesty's so good designs, she has thought fit, in Reliance on the Blessing of God upon her so pious and religious Purposes and Endeavors, to send such a strenght as may, by the divine Assistance, be

A la hauteur du Cap-Breton, l'*Edgar*, sur lequel était hissé le pavillon amiral, fut rejoint par le *Chester* qui mit à son bord le capitaine Paradis. Ce dernier commandait le *Neptune* de LaRochelle, petit navire de 120 tonneaux, armé de 10 canons, portant 70 hommes, dont trente destinés à la garnison de Québec. Il avait été amariné quelques jours auparavant par le capitaine Matthews. Vieux loup de mer qui avait fait deux naufrages dans le golfe et en était rendu à son quatrième voyage au Canada, le capitaine Paradis connaissait son Saint-Laurent par cœur, et décidément le ciel semblait se ranger du côté de l'amiral, en jetant sur sa route

sufficient to force a compliance, and reduce all opposers to Reason.

And esteeming all the French who are settled in the said Lands and Territories, under the pretended Title of his most Christian Majesty, to be as much subjects to the crown of Great Britain, as if born and settled there, or in Ireland, or any other of her Majesty's Colonies, more immediatly under her protection... It is hereby declared that after any hostilities shall be committed, then we think ourselves free from all these premises... and we shall then have no farther regard than, by the assistance of God, to reduce all that resist by military force trusting in the almighty that he will favour and succeed her Majesty's arms, in so reasonable, just and religious a design.

Walker ajoute à la page 53 de son Journal, que cette proclamation fut soumise au gouverneur Dudley. " He liked it extremely well, declaring himself of opinion that it would be of great use for disposing the minds of *Canadians* to submit to the British Government, where upon we concluded to have it translated into French and printed, in order to have it dispersed amongst the French about Canada."

pareil pilote. Une récompense de cinq cents pistoles—soit deux cent cinquante louis—dont cent pistoles d'arrhes, fut promise au capitaine Paradis s'il voulait guider la flotte ; une fois rendu à Québec, le prix du *Neptune* devait lui être payé en entier, et sa vieillesse mise à l'abri du besoin.

Pour être juste envers le prisonnier de Walker, les mémoires et les documents du temps ne mentionnent pas, s'il accepta ou s'il refusa. La seule chose qui soit parvenue jusqu'à nous, c'est que Paradis, au dire même de l'amiral, ne se gêna nullement pour lui faire un sombre tableau des misères et des intempéries qui attendaient la flotte anglaise dans les eaux de la Nouvelle-France. Ces avis concordaient avec ce que le premier lieutenant du *Neptune*, expédié à Boston à bord de la prise du *Chester*, avait déjà assuré à l'amiral :

—Si vous vous aventurez dans le Saint-Laurent avec pareille flotte, lui disait-il, vous y perdrez tous vos vaisseaux (1).

Sur le moment, Walker crut que ces paroles n'étaient qu'une ruse de la part d'un Français qui voulait sauver son pays de l'invasion, mais bientôt l'idée d'être obligé d'endurer peut-être

(1) If I pretended to go up that river with this fleet I should loss all the ships. However I did not seem to give credit to all this account of the danger of Canada river ; but rather looked on it as an artifice of an ennemy to discourage the undertaken. —Walker's Journal, pp. 110 et 111.

les rigueurs d'un hiver canadien se prit à hanter continuellement le cerveau de l'amiral, et plus tard ce cauchemar lui faisait écrire une de ses meilleures pages (1). Mais en ce moment tout en entier à ce que lui disait Paradis et se rappelant en même temps la conversation du lieutenant du *Neptune*, Walker devint soucieux, et la brise venant à tourner grand frais, il prit la résolution de se mettre à l'abri dans le havre de Gaspé. Un navire français de la Biscaye était là, en train de se charger de poisson pour l'Europe. On s'en empara, et comme le lendemain il fallait faire d'inutiles efforts pour le touer au large, l'ordre fut donné de le saborder, de mettre le feu aux habitations du bassin, de détruire les provisions qu'on y trouverait, et de faire prisonniers tous ceux qu'on rencontrerait, pendant

(1) I must confess, the melancholy contemplation of this [had it happened] strikes me with horror. For how dismal must it have been to have beheld the seas and earth locked up by adamantine frosts, and swolen with high mountains of snow, in a barren and uncultivated region, great numbers of brave men famishing with hunger and drawing lots who should die first to feed the rest, without the least appearance of relief ? For what expedients could have been thought of in so deplorable circumstances, other than abandonning all the ships, naval and military stores and ammunition to the enemy, and desperately attempting to march through uninhabited and wild woods and deserts, over deep snows and rocks of ice, to try if happily we could have reached any part of New-England, before we had all perished by the way. For certainly great number would have been left dead in the march and frozen into statues for their own monuments.— Introduction of Walker's Journal, page 25.

que le *Sapphire* et le *Léopard* iraient brûler Bonaventure. Ce village ne fut sauvé que par un calme plat.

Amère dérision des choses humaines ! Qui aurait dit en ce moment au chevalier sir Hovenden Walker, contre-amiral de l'escadre blanche, que ce méchant lougre coulé à fond et cette dizaine de baraques réduites en cendres seraient les seuls souvenirs que sa formidable armada laisserait aux flots oublieux du Saint-Laurent, l'aurait-il crû ?

Un vent frais poussa bientôt l'escadre hors du bassin de Gaspé, mais en le débouquant la brise fléchit, le calme se fit, et bientôt une pluie fine se prit à tomber pendant qu'au large le brouillard se faisait. Bientôt il enveloppa la flotte, ne laissant voir que de fois à autres les voiles d'une frégate ou d'un transport qui tâchait de garder autant que possible sa ligne de bataille pour éviter le boulet que chaque commandant de division avait ordre de lui envoyer, dans le cas où il s'en séparerait (1). Ceci dura toute la journée du 22 août, mais le soir le vent se prit à souffler en foudre ; le brouillard devint de plus en plus intense, la sonde ne mordait

(1) No commodore is to suffer any ship of his division to go a head of him, and in case any do, to fire at them ; and the man of war, in his division or next to that ship, that goes-a-head, shall make up sail to get up with her, and cause the shot to be paid for by the master.—*Additional signals and instructions* given by admiral Walker, p. 272.

pas, et comme depuis le mardi les vigies n'avaient pas signalé la terre, on calcula par estime qu'on serrait de près la côte nord.

L'officier de loch venait de faire une erreur de quinze lieues! (1)

Paradis consulté fut alors d'avis de mettre en panne avec les amures à babord, tout en ayant soin de se tenir la tête au sud au moyen du perroquet d'artimon et du grand hunier.

Deux heures et demie se passèrent à faire cette manœuvre, et l'amiral venait de se mettre au lit, quand tout à coup, le capitaine de l'*Edgar* crût entrevoir la terre. D'après de nouveaux calculs, il en était arrivé à la conclusion que c'était la côte sud, et courant avertir son supérieur il reçut l'ordre de faire des signaux à la flotte pour qu'elle virât immédiatement vent arrière, et recommençât la même manœuvre avec les amures à tribord.

Un jeune officier du régiment du général Seymour, le capitaine Goddard, se trouvait alors sur le gaillard d'arrière. Il aperçût la mer déferler et se briser sous le vent, au moment où l'*Edgar* faisait son abattée, et tout effrayé il se précipita dans les appartements de l'amiral, en lui criant :

—Sir Hovenden ! nous sommes entourés de récifs !

L'amiral se prit à plaisanter M. Goddard sur

(1) *Vide.* Introduction de Walker's Journal.

sa frayeur, lui assura que le capitaine de sa frégate, M. Paddon, était encore plus compétent pour les choses de la mer qu'un officier d'infanterie, et il lui souhaita le bonsoir.

Mais le fantassin ne se tint pas pour battu. Pendant cette conversation avec son supérieur les brisants avaient grandis : un tumulte terrible se faisait sur le pont, et oublieux de l'étiquette pour ne plus songer qu'au salut de tous, le capitaine Goddard, rentrant de nouveau dans les appartements de sir Hovenden le supplia, au nom de Dieu, de monter sur son banc de quart (1).

L'amiral s'y rendit gaiement—*in gown and slippers*—en robe de chambre et en pantoufles.

L'*Edgar* était à la veille de talonner. Tout le monde avait perdu la tête ; personne ne savait où était allé Paradis : la frégate faisant chapelle s'était laissé coiffer et avait rejeté les brisants sous sa hanche, pendant que pour comble de malheur, le capitaine Paddon, hors de lui, avait fait dégager une ancre qui dérapa de suite et qu'il fallut couper immédiatement.

La lune sortit alors du brouillard et montrant distinctement la côte nord, permit à l'amiral de rassurer un peu ses hommes (2). Sur ces entrefaites, Paradis que l'on avait réveillé, fit transmettre l'ordre de hisser toutes les voiles. Il fallait sortir de là couvert de toiles, ou chavirer.

(1) *Vide* Journal de Walker, p. 124.
(2) *Vide* Journal de Walker, p. 125.

L'*Edgar*, sous la main ferme du capitaine canadien-français se pencha sur les brisants, fit une seconde abattée, plongea fermement ses écubiers sous la lame, et sortit.

Pendant toute cette nuit-là, séparé de son escadre l'amiral courût dans le sud, puis au matin, en reprenant sa bordée il fit la rencontre du *Swiftsure*, qui lui apprit une partie de l'immense désastre que nous ne connaissons plus que sous le nom du Naufrage de l'Anglais.

A ce rapport vint bientôt se joindre celui du capitaine Alexander, du *Chatham*; il était navrant.

Huit gros transports de 2,316 tonneaux et trois quarts, — ancienne jauge,—l'*Isabella Anne Catherine*, le *Samuel et Anne*, le *Nathaniel et Elizabeth*, le *Marlborough*, le *Chatham*, le *Colchester*, le *Content* et le *Marchand de Smyrne* étaient venus s'éventrer sur l'Ile-aux-Œufs, pendant cette nuit terrible (1). Les capitaines Richard Bayly, Thomas Walkhup et Henry Vernon s'étaient noyés. Jusqu'à présent 884 cadavres jonchaient les criques de l'île et les sables de la côte du Labrador, et trois frégates le *Windsor*, l'*Aigle* et le *Montague* n'avaient évité une perte totale, qu'en se réfugiant, sans le savoir, dans une passe. Par ce désastre, les régiments des colonels Windresse,

(1) L'Ile-aux-Œufs est une île sauvage et dénudée, longue de trois quarts de mille. Elle est formée par des rochers granitiques divisés en quatre sections très sensibles. De nos jours, elle n'a pour habitation qu'un petit phare en bois, lavé à la chaux.

Kaine et Clayton, ainsi que celui du général Seymour entièrement composés de vétérans de l'armée de Marlborough, se trouvaient presqu'anéantis, et l'on reconnut sur la grève deux compagnies entières des gardes de la reine, qu'on distingua à leurs casaques rouges (1).

Quel était le chiffre exact des pertes de l'amiral Walker ? Nul ne le saura positivement, mais ce que l'historien peut rappeler, sans faire erreur, c'est que dès son arrivée à Boston, sir Hovenden demandait au gouvernement Dudley quatre mois de rations pour les 9,385 hommes qu'il amenait d'Angleterre ; puis que lors du conseil de guerre tenu sur l'opportunité d'attaquer Plaisance, après le naufrage de l'Ile-aux-Œufs, il déclara ne plus avoir que 3,802 hommes à bord de ses frégates et 3,841 sur ses transports, soit un total de 7,643 matelots et soldats.

Or, d'après le rapport officiel de l'amiral

(1) *Vide* Charlevoix. Histoire de la Nouvelle-France, Livre XV, page 357.

D'après les numéros des lundi 10 et 23 juillet 1711 du *Boston News-Letter, published by authority*, les régiments qui étaient embarqués sur les transports de l'amiral Walker étaient ceux des colonels Kirke, Seymour, Disney, Windresse, Clayton, Kaine, ainsi que celui du général Hill. Outre ces troupes, il y avait 600 hommes d'infanterie de marine commandés par le colonel Churchill et un train d'artillerie de quarante chevaux sous les ordres du colonel King. Les troupes de milice consistaient en deux régiments levés dans la baie du Massachusetts, dans le New-Hampshire et dans la plantation du Rhode-Island, commandé le premier par le colonel Walton, et le second par le colonel l'honorable M. Vetch.

Walker (1), 220 hommes embarquèrent à bord de l'*Isabella Anne Catherine ;* 102 étaient sur le *Chatham* ; 150 sur le *Marlborough* ; 246 sur le *Marchand de Smyrne ;* 354 sur le *Colchester ;* 188 sur le *Nathaniel et Elisabeth*, et 150 sur le *Samuel et Anne*, soit un total de 1,420 ; tous ces vaisseaux, plus le *Content* qui n'est pas mentionné dans cette pièce justificative, périrent sur l'Ile-aux-Œufs, et en faisant la part de la maladie et des désertions, nous pouvons sans exagérer mettre à 1,100 le nombre des noyés et des manquants à l'appel le lendemain de la triste nuit du 22 août (2).

Ce soir-là, la tempête s'était rappelée qu'elle avait jadis dompté l'orgueil d'un autre amiral anglais, sir William Phips, en lui arrachant plus de mille hommes, et en lui brisant 38 vaisseaux. Vingt minutes lui avaient suffi pour faire cette œuvre de destruction, et sauver la Nouvelle-France de l'étreinte de l'Anglais.

Atterré par son incroyable désastre, l'amiral Walker adjoignit au capitaine Cook, du *Léopard*, de croiser autour de l'île et de sauver ceux qu'il pourrait, pendant que lui-même courerait des

(1) *Vide* page 190, appendice du journal de Walker.

(2) Il ne faut pas oublier, en outre, que dans l'introduction de son journal, page 25, Walker avoue avoir perdu en s'en revenant la frégate le *Feversham* de 36 canons, commandée par le capitaine Poston, ayant à son bord 196 hommes d'équipage, et trois nouveaux transports dont les morts n'entrent pas dans ce dénombrement.

3

bordées toute la nuit. Le lendemain, il dépêcha le *Monmouth* avec ordre de chercher un mouillage sûr dans les environs pour la flotte, mais l'officier de ce navire ayant fait un rapport négatif, et ses pilotes se reconnaissant incapables de conduire l'escadre dans la baie des Sept-Iles, l'amiral donna l'ordre de repartir les survivants sur le reste de ses vaisseaux, et réunit son conseil de guerre.

On était alors à six lieues ouest-sud-ouest de la pointe des Monts Pélés.

Tous les capitaines et pilotes fûrent sommés de se rendre auprès du pavillon amiral, hissé temporairement à bord du *Windsor*. Les minutes de cette séance disent, que sir Hovenden Walker présida et que les officiers présents fûrent le capitaine Joseph Soans du *Swiftsure*, le capitaine John Mitchel du *Monmouth*, le capitaine Robert Arris du *Windsor*, le capitaine George Walton du *Montague*, le capitaine Henry Gore du *Dunkirk*, le capitaine George Paddon de l'*Edgar*, le capitaine John Cockburn du *Sunderland*, et le capitaine Augustin Rouse du *Sapphire*. La discussion débuta sur un ton d'aigreur ; quelques officiers allèrent jusqu'à reprocher à sir Hovenden Walker de ne pas les avoir consulté avant le départ de Boston. L'amiral fut hautain. Le capitaine Bonner, pilote de l'*Edgar* et M. Miller pilote du *Swiftsure* insistèrent sur les dangers qu'offrait le passage de l'Ile-aux-Coudres près de Québec. Leurs cama-

rades vinrent à la suite les uns des autres avouer leur incompétence, et il fut résolu à l'unanimité d'abandonner toute tentative sur Québec, et de s'en aller à la rivière Espagnole au Cap Breton, pendant que le *Léopard* en compagnie d'un brig le *Four Friends* et d'un sloop le *Blessing*, continueraient à croiser le long du lieu du sinistre.

Au Cap-Breton, les tâtonnements et les pertes de temps recommencèrent. Walker n'osait plus retourner en Angleterre sans tenter un coup de main sur Plaisance ; d'ailleurs ses instructions étaient positives là-dessus. Beaucoup d'officiers furent de cet avis ; mais le général Hill fit à ce projet une forte opposition. On eût recours encore une fois à un conseil de guerre, et il y fut résolu à l'unanimité, vu que l'on n'avait plus que pour onze semaines de vivres—les hommes étant mis à la demi ration—(1) de faire voile vers les côtes anglaises. Mais avant de partir, l'amiral crut prudent de prendre possession de cette terre au nom de la reine Anne, en remplaçant les armes de France par une inscription latine taillée en forme de croix.

Tout était maintenant au complet, puisque cette croix qui se dressait sur le Cap-Breton faisait face à l'entrée de ce golfe et de ce fleuve Saint-Laurent, devenus le morne tombeau des Anglais, et remplaçait celle que sir Hovenden

(1) *Vide* appendice du Walker's journal, p. 304.

Walker avait oublié de laisser sur la côte déserte du Labrador.

Ainsi se termina cette terrible expédition armée à grands frais, et sur laquelle la reine Anne et ses ministres reposèrent tant d'espérances. La désertion des équipages, l'indiscipline des officiers, l'incompétence des pilotes, l'incroyable *jettatura* de l'amiral et surtout le manque de patriotisme des Bostonnais toujours prêts à importuner le roi pour lui faire tenter un coup de main sur Québec, mais incapables de faire le moindre sacrifice pécuniaire pour aider Sa Majesté à mener à bonne fin pareille entreprise (1), furent les causes premières des désastres de cette campagne qui, loin de perdre la Nouvelle-France, comme on l'espérait, ne fut qu'une source de profit pour elle.

" On crut envoyer à l'Ile-aux-Œufs ramener leurs dépouilles, dit la sœur Jeanne-Françoise Juchereau de Saint-Ignace, dans son *Histoire de*

(1) Sir Francis Wheeler, (*il venait de faire un fiasco complet à la Martinique*) according to the commands he had received from his Majesty, proposed to Sir William Phipps, governor of New-England the going to and attempting Quebec, but he having not had any previous advise thereof, which he said he ought to have had four months before, so as to have got all things ready, and that expedition requiring the squadron's sailing by the first of July, and a strenght of four thousand men at least, which very much exceeded the number, we had that affair sunk. So that on the first of July the recovered men began to embark, and the third of August the squadron sailed from Boston.—Memoirs of transactions at sea, by secretary Burchett, *imprimée en* 1703, p. 173.

l'Hôtel-Dieu de Québec. M. Duplessis, receveur des droits de monsieur l'amiral, et M. de Montseignat, agent de la ferme, frétèrent une barque et gagèrent quarante hommes à qui ils donnèrent un aumônier et des provisions de vivres pour aller passer l'hiver dans cet endroit, afin qu'au printemps ils tirassent tout ce qu'ils pourraient. Ils partirent en 1711 et revinrent en 1712, au mois de juin, avec cinq bâtiments chargés. Ils trouvèrent un spectacle dont le récit fait horreur; plus de 2,000 cadavres nus sur la grève qui avaient presque tous des postures de désespérés : les uns grinçaient les dents, les autres s'arrachaient les cheveux, quelques-uns étaient à demi-enterrés dans le sable, d'autres s'embrassaient. Il y ayait jusqu'à sept femmes qui se tenaient par la main et qui apparemment avaient péri ensemble. On sera étonné qu'il se soit trouvé des femmes dans ce naufrage. Les Anglais se tenaient si assurés de prendre ce pays qu'ils en avaient déjà distribués les gouvernements et les emplois; ceux qui devaient les remplir amenaient leurs femmes et leurs enfants afin de s'établir en arrivant. Les Français prisonniers qui étaient dans la flotte y en virent quantité qui suivaient leurs pères ou leurs maris, et grand nombre de familles entières qui venaient pour prendre habitation.

" La vue de tant de morts était affreuse, et l'odeur qui en sortait était insupportable; quoique la marée en emportât tous les jours quel-

ques-uns, il en restait assez pour infecter l'air. On en vit qui s'étaient mis dans le creux des arbres ; d'autres s'étaient fourrés dans les herbes. On vit les pistes d'hommes pendant deux ou trois lieues, ce qui fit croire que quelques-uns avaient été rejoindre plus bas leurs navires. Il devait y avoir de vieux officiers ; car on trouva des commissions signées du Roy d'Angleterre, Jacques II, réfugié en France dès 1689. Il y avait aussi des catholiques, car parmi les hardes il se trouva des images de la sainte Vierge.

" On rapporta des ancres d'une grosseur surprenante, des canons, des boulets, des chaînes de fer, des habits fort étoffés, des couvertures, des selles de chevaux magnifiques, des épées d'argent, des tentes bien doublées, des fusils en abondance, de la vaisselle, des ferrures de toutes les sortes, des cloches, des agrès de vaisseaux et une infinité d'autres choses.

" On en vendit pour 5000 livres.

" Tout le monde courait à cet encan ; chacun voulait avoir quelque chose des Anglais.

" On y laissa beaucoup plus qu'on en pût enlever ; cela était si avant dans l'eau qu'il fut impossible de tirer tout ce qu'on vit.

" On en rapporta deux ans après pour 12,000 livres, sans compter tout ce qu'on avait ôté d'ailleurs ; c'en fût assez, ajoute naïvement la sœur Saint-Ignace, pour nous faire espérer que nos ennemis ne nous attaqueraient plus et pour affermir notre confiance en Dieu."

A Québec, l'effet de ce désastre fut immense. La nouvelle y était parvenue dès le 19 octobre 1711. C'était M. de la Valtrie qui, de retour du Labrador, l'avait annoncé le premier, et nos pères voyant que la colonie venait d'être sauvée d'une perte certaine, ne purent contenir leur joie. Le vocable de la petite église de la basse-ville de Québec, Notre-Dame de la Victoire, fut changé par la ville reconnaissante en celui de Notre-Dame des Victoires.

" On ne parlait plus que de la merveille opérée en notre faveur, dit une chronique du temps (1) ; les poètes épuisèrent leur verve pour rimer de toutes les façons sur ce naufrage. Les uns étaient historiques et faisaient agréablement le détail de la campagne des Anglais ; les autres satyriques et raillaient sur la manière dont ils s'étaient perdus. Le Parnasse devint accessible à tout le monde : les dames mêmes prirent la liberté d'y monter, quelques-unes d'entre elles commencèrent et mirent les messieurs en train, et non seulement les séculiers, mais les prêtres et les religieux faisaient tous les jours des pièces nouvelles."

En Angleterre, le retour de l'expédition de l'amiral Walker sema la honte à la cour et le deuil dans les familles (2). La main de Dieu ne cessa

(1) *Vide.* Histoire de l'Hotel-Dieu de Québec, page 486.

(2) The expedition to Canada has made as great noise in London, almost as if the fate of all Britain had depended upon. —p. 1. *Introduction du Walker's Journal.*

de s'appesantir sur le malheureux sir Hovenden. A peine arrivé à Londres pour se rapporter à l'Amirauté, une estafette l'y rejoignit et lui annonça la plus terrible des nouvelles. L'*Edgar*, belle frégate de 70 canons, montée par 470 marins d'équipage, et qui avait navigué sous pavillon-amiral pendant une partie de la campagne, venait de faire explosion en rade de Portsmouth ! Pas un homme, pas un officier, pas un document (1), n'avaient été sauvés ; il ne restait pas même une épave pour être déposée plus tard au Musée Britannique et y indiquer qu'une frégate du nom de l'*Edgar* avait existée dans la marine royale.

Qu'ajouter à cette série de malheurs ?

Pendant quelques années, sir Hovenden Walker honni et ridiculisé par tous, lorsque son collègue, le général Hill,—qui, il est vrai, était le frère de madame Masham, favorite de la reine Anne—se voyait honoré d'un commandement, Sir Hovenden vécut dans la retraite à Somersham, près de Saint-Ives Huntington. Ses vieux camarades de l'Amirauté qui avaient servi avec lui ou sous lui, oublieux de sa captivité en

(1) Parmi ces documents se trouvait l'original du journal tenu par sir William Phipps lors de son expédition de Québec. —The French minister came to me this evening, and brought with him Sir William Phipp's original journal of his Quebec expedition, and gave it me. This was blown up amongst several other material papers and draughts in the *Edgar*.—Walker's Journal, 87.

France (1) et de ses vingt-huit années de commandement pour ne plus se souvenir que du naufrage de l'Ile-aux-Œufs, refusèrent pendant deux ans de régler ses comptes, sous prétextes que les pièces justificatives s'étaient perdues sur l'*Edgar*, puis, l'année suivante, sans aucun avis préalable, ils le retranchèrent de la liste des amiraux, et lui ôtèrent sa demi-solde. Enfin, un jour que l'amiral était de passage à Londres, un journal, le *Saint-James Post*, ayant annoncé qu'il avait été arrêté à sa résidence de Newington Stoak, par ordre de la reine, Walker, qui aurait pu voir ses services acceptés par la république de Venise ou par le tzar de Moscou, mais qui était trop loyal pour se mettre dans la triste position de pouvoir porter un jour les armes contre l'Angleterre, se décida, le cœur navré, à quitter son implacable patrie pour se rendre dans la Caroline du Sud, y cultiver une plantation (2).

Là encore les sarcasmes et la haine de ses compatriotes poursuivirent le proscrit anglais.

A sa grande surprise, après son désastre, l'amiral Walker avait été assailli à Boston par une

(1) *Vide.* Introduction de Walker's journal, p. 7.

(2) I could not, with a clear conscience, have served any other prince or State, without being naturalized and made or adopted native thereof, which besides my being now too old to begin a new birth in a strange nation, in this wicked world, I doubt could not however absolve me from fighting against my own natural prince and mother country. *Introduction Walker's journal*, p. 21.

avalanche de brochures plus violentes les unes que les autres. J'ai dit à sa grande surprise, car sir Hovenden qui rêvait d'éclipser la gloire de Drake et de Cavendish en s'emparant de Québec, pensait sérieusement être récompensé pour avoir ramené les restes de l'expédition (1). Dans ces brochures, le gouverneur Dudley, le colonel Nicholson, tous les *New-Englanders* s'en donnèrent à cœur joie sur le compte du malheureux amiral, et bientôt elles parvinrent jusqu'en Caroline où elles attisèrent tellement les passions populaires contre lui, que sir Hovenden Walker fut obligé d'aller chercher un refuge aux Barbades.

Néanmoins, petit à petit ces haines et ces rancunes de l'orgueil anglais blessé se tûrent. Le calme se refit dans cette existence brisée. Dès 1720, sir Hovenden Walker put faire imprimer une justification et un rapport complets sur sa triste expédition, et ce journal fut accueilli avec assez de faveur, si l'on en juge par la rareté de ce bouquin, devenu presqu'introuvable aujourd'hui (2). Bientôt l'oubli se fit autour du vieil amiral, et revenu dans la Caroline, il finit par

(1) *Vide.* Introduction du journal de Walker, pages 28 et 30.

(2) Le style de l'amiral ne manque pas d'une certaine excentricité.

—Do they think, *se demande-t-il,* " that the taking of Placentia to Britain had been as easy as a citizen riding home in his chaire from Hamstead or Highgate, calling at a cake-house by the way, to regale himself and his epouse with a glass of cyder and a cheesecake? "

s'éteindre tranquillement dans sa plantation, en l'année 1725, au milieu des muses qu'il cultivait avec un certain succès, et entouré des éditions d'Horace, son poète favori. Il lui avait fourni l'épigraphe de sa défense :

> Sois fort dans la détresse et si ta bonne étoile
> Fait naître enfin pour toi des vents moins désastreux,
> A ces protecteurs dangereux
> Ne livre qu'à demi ta voile.

Aujourd'hui, du haut des navires et des goëlettes surpris par le calme dans les parages de l'Ile-aux-Œufs, on peut entrevoir, à travers les algues mouvantes, des canons couverts d'huîtres et de coquilles.

Voilà peut-être tout ce qui reste maintenant pour raconter au passant la fin terrible de l'expédition de sir Hovenden Walker.

Si d'un côté l'histoire fut indulgente pour le marin anglais, et si quelques-uns de ses compatriotes, Smith entre autres, allèrent jusqu'à passer sous silence cette catastrophe, la légende s'empara de là triste ballade, et c'est ainsi que la sœur Juchereau de Saint-Ignace écrivit plus tard que sir Hovenden " craignant d'être mal reçu de la reine fit sauter en l'air son navire quand il fut sur la Tamise," tandis que Charlevoix assurait à son tour " qu'il se brisa sur l'Ile-aux-Œufs avec sept de ses plus gros transports." (1)

(1) *Vide.* Histoire de l'Hôtel-Dieu de Québec, p. 485 et Charlevoix, histoire de la Nouvelle-France, livre XX, p. 361.

Quant à Walker, se sentant mourir, il a voulu mettre cette phrase navrante dans son testament :

" Pouviez-vous vous attendre à ce que j'ordonnasse au vent et à la tempête de s'arrêter ? Serait-il devenu possible que par les subtilités de la magie, j'eusse eu le pouvoir de créer l'ouragan et de tisser des brouillards dans le seul but de noyer tant de malheureux et de chercher le danger sans aucun autre profit ou avantage pour moi, que le plaisir toujours stérile de faire le mal pour le mal ? "

LE NAUFRAGE DE LA " RENOMMÉE."

Le 3 novembre 1736, M. de Freneuse partait de Québec avec 54 hommes à bord de la *Renommée*, frégate de 300 tonneaux, armée de 14 canons. Elle portait son pavillon et elle devait se rendre à LaRochelle, consignée à MM. Pacaud, trésoriers de France.

Tout s'était passé sans aucune avarie jusqu'au 14 au matin. Il y avait bien eu, de fois à autre, quelques sauts de vent qui, jeté au nord-nord-est avait passé au nord-est, puis à l'est-nord-est, puis à l'est, pour finir par se fixer pendant deux jours au sud-sud-est. Jusque-là, solide et neuve, la *Renommée* se comportait admirablement, et les ris pris dans les huniers, elle louvoyait au large de l'Anticosti, se gouvernant sur son compas au sud-est-quart-est, puis au sud-est. Tout-à-coup, le vent fraîchit et se met à souffler en tempête; la lame se creuse, devient fatigante, et en voulant virer à terre le navire touche, se met à talonner et embarque aussitôt d'énormes paquets de mer. Il n'en fallait pas plus pour faire perdre la tête à une partie de l'équipage. Seul le maître canonier eut en ce moment le sang-froid de sauter dans la soute aux provisions, d'y prendre ce qu'il put de biscuits, de monter quel-

ques fusils, un baril de poudre et une trentaine de gargousses, et d'entasser le tout dans le petit canot. Une vague venait d'ajouter encore aux plaintes et à la confusion en emportant le gouvernail de la *Renommée*, et le mât d'artimon, rompu à coups de hache, étant tombé sur la hanche de bâbord, faisait prêter la bande au malheureux navire.

Impassible au milieu de tout ce chaos, M. de Freneuse donna l'ordre de hisser la chaloupe sur ses porte-menteaux. Vingt personnes embarquent; mais au moment où la dernière prend place, un des palans manque, et la moitié de cette grappe humaine est précipitée dans l'abîme, pendant que ceux qui restent se cramponnent aux plats-bords de l'embarcation, restée suspendue. Pas un muscle n'a bronché sur la figure de M. de Freneuse à la vue de cette nouvelle catastrophe : d'une voix forte, il donne l'ordre de filer le palan d'arrière, mais au moment où la chaloupe reprend son équilibre et touche au flot, une vague brise le gouvernail de l'embarcation, et mal assise, elle est rasée coup sur coup par deux lames. On parvint pourtant à pousser au large. Un des sous-officiers gouverne le mieux possible avec un mauvais aviron, et matelots et passagers, tous trempés par la pluie qui tombait par torrent et masquait l'atterrage, la figure fouettée par les embrums de la mer, rament au plus près, en récitant à haute voix le *Confiteor* et en s'unissant au P.

Crespel qui psalmodiait les versets du *Miserere*. Pendant ce temps, un ressac terrible bat à la côte. On l'entend clairement à bord. Le bruit va grandissant. Tout à coup la chaloupe entre dans le tourbillon mugissant , une lame énorme l'empoigne, la soulève, la chavire et roule chacun pêle-mêle et meurtris sur le sable et les galets de la grève.

Un nouvel acte de sang-froid venait de prolonger les jours de ces malheureux ; car, voyant la chaloupe grimper sur le dos de la dernière vague et prévoyant qu'elle la reporterait au large, lors de son retour, un matelot avait passé un grelin dans un organeau, l'avait enroulé autour de son poignet et s'était laissé porter à terre avec lui.

La mer venait de lâcher sa proie, mais la position des naufragés n'en était guère devenue meilleure. Le hazard les avait jetés sur un îlot que la marée haute recouvrait, et en gagnant la terre ferme, ils faillirent périr une troisième fois, car il fallait traverser à gué la rivière du Pavillon.

Quelques heures après, le petit canot monté par six hommes venait les rejoindre. Elles rapportaient que dix-sept matelots n'avaient pas voulu abandonner M. de Freneuse qui ne pouvait se décider à quitter son navire, et on peut se faire une triste idée de cette première nuit passée par les uns sans abri et sans feu sur cette terre déserte de l'Anticosti, sise au milieu du

golfe Saint-Laurent, par les autres sur un navire battu en brèche par la mer, et avec la certitude d'être engouffrés d'une minute à l'autre (1).

A minuit, la tempête était dans toute sa violence, et chacun avait perdu l'espoir de se sauver, lorsqu'au petit jour on s'aperçût que le navire tenait bon. La violence du flot était tombée ; il n'y avait pas une minute à perdre pour le sauvetage, et chacun se mettant à l'œuvre, on embarqua des provisions avariées, les outils du charpentier, du goudron, une hache, quelques voiles, puis il fallut regagner terre, et le capitaine de Freneuse, les larmes aux yeux, et emportant son pavillon, fut le dernier à quitter l'épave de la *Renommée.*

Cette seconde nuit, passée sur l'île, fut encore plus triste que la première, car il tomba deux pieds de neige : sans les voiles tout le monde serait mort de froid. Ces rudes débuts ne découragèrent personne ; de suite on se mit au travail. Le mât d'artimon de la *Renommée* était venu au plain ; on tailla dedans une quille nouvelle pour la chaloupe ; elle fut calfatée avec soin, et son étembot et ses bordages furent refaits à neuf. Pendant que les uns coupaient du bois, les autres faisaient fondre la neige ; bref, on se créait le plus d'occupations possibles pour tâcher d'oublier, mais, hélas ! à ces heures de

(1) La *Renommée* venait de se jeter " à un quart de lieu de terre, sur la pointe d'une batture de roches plates, éloignée d'environ huit lieues de la pointe méridionale de l'Anticosti."

travail succédèrent bientôt les heures d'épuisement. Les malheureux naufragés avaient au moins une perspective de six mois à passer sur l'île d'Anticosti, puisqu'il leur fallait y attendre l'ouverture de la navigation. Or, les navires qui passaient alors de Québec en France n'emportaient que pour deux mois de vivres. Au moment où elle avait touchée, la *Renommée* avait déjà onze jours de mer; une partie des provisions était avariée par le naufrage, et en s'astreignant à la plus stricte économie, c'est-à-dire en ne distribuant à chacun qu'une maigre ration par vingt-quatre heures, on pouvait—tous calculs faits—prolonger sa vie de quarante jours! A cette incontestable certitude était venu se joindre l'hiver, arrivé dans toute sa rigueur. La glace rendait le navire inaccessible; six pieds de neige couvraient le sol, et pour comble de désespoir les fièvres venaient de faire leur apparition et exerçaient de faciles ravages sur ces natures émaciées.

Il fallut donc prendre une décision suprême.

Un poste français passait alors l'hiver à Mingan, où il s'occupait à faire la chasse au loup-marin. Pour s'y rendre, il fallait d'abord faire quarante lieues de grève avant d'atteindre la pointe nord-ouest de l'île, puis, comme le dit le P. Crespel, " descendre un peu et traverser douze lieues de haute mer." On agita l'idée de se diviser en deux groupes : l'un devait rester à la rivière au Pavillon, pendant que l'autre irait

à Mingan chercher du secours. Lorsque cette proposition fut soumise en conseil chacun la trouva inattaquable, mais la grande difficulté consistait à désigner ceux qui seraient du premier groupe et ceux qui feraient partie du second. C'était à qui ne resterait pas en arrière.

Dans cette pénible alternative, le P. Crespel eut recours à Dieu. Le 26 novembre, il dit la messe du Saint-Esprit, et dès que le sacrifice eût été terminé, vingt-quatre hommes se levèrent et prirent la résolution de se résigner à la volonté divine, assurant qu'ils hiverneraient coûte que coûte à la rivière du Pavillon.

Cet acte d'abnégation tranchait le nœud gordien. Toute cette nuit-là fut employée à entendre des confessions, et le lendemain, après avoir laissé des provisions à ces braves gens et leur avoir juré sur les Saints-Evangiles qu'ils reviendraient les reprendre aussitôt que possible, le capitaine de Freneuse, le P. Crespel, M. de Senneville, suivis de trente-huit personnes, prirent le chemin de l'inconnu. La misère et le danger avaient nivelé la position de tous ces hommes, et avant de se quitter officiers et matelots s'étaient embrassés en pleurant. Hélas ! bien peu devaient se revoir.

En partant, M. de Freneuse avait subdivisé ses gens en deux sections : treize d'entre eux manœuvraient le petit canot et vingt-sept s'embarquèrent dans la chaloupe. Jusqu'au 2 décembre, cette navigation de conserve fut affreuse ; à

peine gagnait-on chaque jour deux ou trois lieues qu'il fallait faire à la rame, et par un froid intense. Le soir, on dormait sur la neige, et pour toute nourriture ces pauvres abandonnés n'avaient qu'un peu de morue sèche et quelques gouttes de colle de farine détrempée dans de l'eau de neige.

Le 2 décembre, le temps s'était mis au beau ; une petite brise soufflait sans âpreté, et la joie renaissait sur ces figures hâves et décharnées, lorsqu'en voulant doubler la pointe sud-ouest, la chaloupe qui allait à la voile fit la rencontre d'une houle affreuse, et en manœuvrant pour lui échapper, perdit le canot de vue. Plus tard, on sut ce qu'il était devenu ; il s'était laissé affaler ; mais comme pour le quart d'heure il fallait faire terre au plus vite, on finit par y parvenir à deux lieues de là, au milieu de mille précautions. Un grand feu fut allumé sur la côte pour indiquer aux retardataires où se trouvaient les gens de M. de Freneuse, puis, après avoir mangé un peu de colle, ils s'endormirent dans l'eau et dans la neige fondante pour n'être réveillés que par une tempête terrible qui, dès ses premières bourrasques, avait jeté la chaloupe à la côte. Il fallut s'occuper à la réparer de suite, mais ce contre-temps eut son bon côté, car deux renards qui étaient venus rôder dans les environs furent pris au piège. Cette viande fraîche devint par la suite d'un grand secours.

Dès le 7 décembre, M. de Freneuse put re-

prendre la mer, mais le cœur navré, car malgré de nombreuses reconnaissances, il n'avait pu découvrir aucune trace de son canot. A peine la chaloupe eut-elle fait trois heures de marche qu'une nouvelle tempête l'assaillissait au large : pas un hâvre, pas une crique ne s'offrait sur la côte pour donner refuge à ces malheureux, et cette nuit-là fut peut-être une des plus terribles qu'ils eurent à endurer. Ils la passèrent à errer au milieu des vagues et des glaces, dans une baie où le grappin ne mordait pas. On ne réussit à débarquer qu'au petit jour, au milieu d'un froid brûlant qui ne tarda guère à faire prendre la baie, et avec elle la chaloupe. Dès lors, cette embarcation devint inutile.

Il fallut donc se décider à ne pas pousser plus loin. Les provisions furent débarquées ; et de suite on se mit à l'œuvre pour construire des cabanes en branche de sapin (1), ainsi qu'un petit dépôt, où les vivres furent disposées de manière à ce que personne ne pût y toucher sans être aussitôt vu par les autres. Puis, on adopta un règlement pour leur distribution. Chacun eut droit à quatre onces de colle par jour, et on fit en sorte que deux livres de farine et deux livres de viande de renard pussent servir au repas quotidien de 17 hommes ! Une fois la semaine, une cuillerée à bouche de pois venait

(1) Le P. Crespel qui, dans ses missions chez les Outagamis, s'était mis au fait de cette étude d'architecture primitive, avoue ingénûment que sa cabane était la plus commode.

rompre la monotonie de cette cuisine, et en vérité, dit le P. Crespel, c'était le meilleur de nos dîners. Les exercices gymnastiques devinrent obligatoires. Léger, Basile et le P. Crespel allaient couper des fagots et faire du bois ; d'autres transportaient l'approvisionnement aux cabanes ; les troisièmes traçaient et entretenaient la route qui menait à la forêt. Au milieu de toutes ces occupations, les épreuves ne faisaient guère défaut. La vermine rongeait ces malheureux qui n'avaient qu'un change pour tous vêtements ; la fumée des huttes et les éblouissantes blancheurs de la neige donnaient à la plupart de douloureuses ophtalmies, et la mauvaise nourriture jointe a l'eau de neige avait engendré la constipation et le diabète sans faire pour cela ployer d'un cran l'énergie de ces hommes de fer.

Le 24 décembre, le P. Crespel fit dégeler quelques gouttes de vin. La Noël approchait et il se préparait à dire la messe de minuit. Elle fut célébrée sans pompe, ni ornements, dans la plus grande des cabanes. Ce devait être un spectacle sublime que de voir tous ces abandonnés se recueillir au milieu des solitudes de l'Anticosti, et, dans leur dénuement sans exemple, se rapprocher de cet enfant nu et couché dans une étable, pour mêler leurs larmes aux siennes et pour l'y adorer.

L'année 1737 devait débuter pour ces pauvres gens d'une manière terrible. Dès l'aube du jour

de l'an, Foucault, envoyé à la découverte, revint avec la poignante nouvelle que la chaloupe avait été enlevée par les glaces. Pendant cinq jours, ce ne furent que gémissements et lamentations. Tout le monde se sentait perdu ; chacun voulait mourir : l'esprit de suicide passait et repassait sans cesse dans tous ces cerveaux troublés par tant de malheurs, et le P. Crespel ne cessa, pendant ce temps, de leur démontrer toute la grandeur de l'apostolat de la souffrance. C'était, leur disait-il, la seule voie que Dieu avait prise pour racheter le genre humain. Il les supplia de se confier en la miséricorde divine, célébra, le jour des Rois, une seconde messe du Saint-Esprit pour le prier de donner sa force et ses lumières à ces âmes si éprouvées, et parla dans son sermon de la grandeur de la mission qui incombe à ceux qui se dévouent pour sauver les autres. Touchés par ces bonnes paroles, Foucault et Vaillant s'offrirent pour aller à la recherche de la chaloupe.

—Tant il est vrai, ajoute finement le P. Crespel, que dans quelque situation que l'on soit, on aime toujours à s'entendre élever ; l'amour propre ne nous quitte qu'avec la vie.

Bien leur prit de cet excès de zèle. Deux heures après, ils accouraient tout joyeux, et annonçaient à leurs camarades qu'en fouillant la grève et le bois, ils étaient tombés sur un ouigouam indien et deux canots d'écorce abrités sous des branches. Comme trophées de leur ex-

pédition, ils emportaient une hache et de la graisse de loup-marin.

L'île était donc habitée ? Il n'y avait plus à en douter, et les éclats de la joie la plus vive succédèrent aussitôt au plus sombre des chagrins. Chacun sentait le courage lui revenir, et le lendemain fut tout aussi joyeux, car en poussant plus loin leurs excursions, deux matelots découvrirent la chaloupe arrêtée au large, dans un champ de glace, et en revenant au camp avec l'heureuse nouvelle, ils firent l'inappréciable trouvaille d'un coffre plein d'habits que le flot avait arraché à la *Renommée*, et que les hasards de la mer étaient venus apporter là.

Mais tous ces rires ne durèrent qu'un éclair: l'épreuve allait revenir plus amère que jamais.

Déjà, le 23 janvier, le maître-charpentier était mort presque subitement : des symptômes alarmant s'accentuaient, et presque tous les hommes avaient les jambes enflées. Le 16 février, un coup terrible vint foudroyer le camp : le capitaine de Freneuse s'en était retourné vers Dieu, au milieu des prières de l'extrême-onction. Puis ce fut le tour de Jérôme Bosseman, puis celui de Girard, puis celui du maître-canonier qui, avant de mourir, abjura le calvinisme. Chacun, avant l'heure suprême, se confessait au P. Crespel, puis s'éteignait saintement dans la résignation. Quand tout était fini, les moins faibles se levaient, traînaient au dehors les cadavres de leurs camarades et les amoncelaient dans la neige, à

la porte de la cabane, car nul n'avait la force d'aller plus loin.

Les éléments conjurés luttaient avec ces angoisses terribles. Le 6 mars, une tempête de neige se déchaîna sur l'île et écrasa sous une avalanche la cabane du P. Crespel, le forçant à venir se réfugier dans celle des matelots qui était plus spacieuse. Là, pendant trois jours, ils furent retenus prisonniers par l'ouragan, sans pouvoir allumer de feu, n'ayant rien à manger, ne se désaltérant qu'avec de la neige fondue et voyant périr de froid cinq de leurs camarades. A tout prix, il fallait sortir de ce tombeau. En unissant leurs efforts, ils réussirent à déblayer la neige ; puis, ils vont aux provisions. Hélas ! le froid est piquant : un quart d'heure a suffi pour geler les pieds et les mains de Basile et de Foucault qu'il faut rentrer à bras dans la cabane. Grâce cependant au dévouement de ces deux hommes, une ration de trois onces de colle vint alors rompre ce jeûne de trois jours, mais elle fut mangée avec tant d'avidité que tous faillirent en mourir. Encouragés par l'exemple de Basile et de Foucault, Léger, Furst et le P. Crespel vont au bois pour en rapporter quelques fagots. Dès huit heures du soir cette maigre provision était déjà consumée, et le froid fut si intense cette nuit-là, que le sieur Vaillant père fut trouvé mort sur son lit de branches de sapin. Il fallut songer à changer de cabane et à déblayer celle du P. Crespel : elle était la plus

petite et pouvait être plus facilement chauffée. On ne peut imaginer rien de plus navrant que le sombre défilé qui se fit alors, les moins éclopés portant sur leurs épaules MM. de Senneville et Vaillant fils qui tombaient par morceaux, pendant que Le Vasseur, Basile et Foucault, ayant les extrémités gelées, se traînaient sur leurs coudes et sur leurs genoux.

Le 17 mars, la mort vint mettre un terme aux souffrances de Basile, et le 19, Foucault, qui était jeune et d'une grande force musculaire, s'éteignit après une agonie terrible. Les plaies de ces malheureux ne pouvaient être pansées qu'avec de l'urine, et des lambeaux de vêtements arrachés aux pauvres morts servaient de charpie aux vivants. Douze jours après ces deux départs, les pieds de MM. de Senneville et Vaillant se détachèrent de leurs jambes : leurs mains tombèrent en putréfaction, mais au milieu de ces douleurs et de cette infection, ils ne cessèrent de mettre leur confiance en Dieu et d'unir leurs souffrances à celle du Christ. Le P. Crespel était tout ému de cette foi inébranlable et de cette résignation sublime qui semblait se refléter sur les autres ; au milieu de toutes ces horreurs, pas un mot de découragement ne se faisait entendre. Chacun essayait d'apporter à son voisin quelques distractions ou quelques douceurs, et ce fut ainsi que le 1er avril, en allant à la découverte du côté où les canots d'écorce étaient cachés, Léger ramena au camp un indien et sa femme.

C'étaient les premières figures humaines qu'on eut vues depuis le départ de la rivière au Pavillon, et le P. Crespel, qui parlait à merveille plusieurs idiomes sauvages, expliqua à ces nouveaux hôtes leur triste situation. Il les supplia les larmes aux yeux d'aller à la chasse et de leur apporter des vivres. L'indien promit solennellement.

Le lendemain arrive, deux jours, trois jours se passent et le peau-rouge ne revient pas ; alors n'y pouvant plus tenir, Léger et le P. Crespel se traînent jusqu'au ouigouam, mais pour constater avec terreur qu'un des canots était disparu ! Rendues prudentes par le malheur, ces deux ombres décharnées s'attellent alors sur celui qui restait, le transportent jusqu'à leur cabane et l'attachent à leur porte, bien persuadées que l'un des indiens ne quittera pas l'île sans venir réclamer sa propriété.

Hélas ! nul ne vint, excepté la terrible visiteuse accoutumée, la mort. Elle enleva successivement MM. Le Vasseur, Vaillant fils, âgé de seize ans, et de Senneville qui en avait vingt, et était fils du lieutenant du Roy, à Montréal (1).

(1) Le père du jeune de Senneville, avant d'exercer la charge de lieutenant du roy à Montréal, avait été page de madame la Dauphine et avait servi dans les Mousquetaires. Son fils était né au Canada.

—On dirait qu'une étrange fatalité s'attache à ce nom de Senneville, car lors du naufrage de l'*Auguste*, M. de Senneville, cadet à l'aiguillette, et mademoiselle de Senneville furent au nombre des noyés.

Dégagé du soin des malades et n'ayant plus de vivres, le P. Crespel réunit alors en conseil les survivants. Il fut décidé de quitter cet endroit funeste et de partir en canot. Pour rendre serviable l'embarcation de l'indien, on l'enduisit de graisse, des avirons furent dégrossis, et le 21 avril fut désigné comme le jour de l'embarquement.

Une moitié de jambon de renard composait alors tout le garde-manger de cette troupe d'af-

Ce terrible sinistre eut lieu sur les côtes du Cap-Breton en octobre 1761. L'*Auguste* était un navire affrété par le général Murray pour rapatrier en France les officiers, les soldats et les Français qui en avaient manifesté le désir. Ils portaient à son bord les soldats du Béarn ainsi que ceux du Royal Roussillon, et parmi les victimes de ce désastre furent les capitaines MM. le chevalier de la Corne et Bécancour de Portneuf; les lieutenants MM. de Varennes, Godefroy, de la Vérenderie, de Saint-Paul, de Saint-Blin, de Marolles et Pécaudy de Contrecœur; les enseignes en pied, MM. Villebond de Sourdis, Groschaine Rainbaut, de Laperière, de la Durantaye et d'Espervanche, et les cadets à l'aiguillette MM. de La Corne de Saint-Luc, le chevalier de la Corne, de la Corne Dubreuil, de Senneville, de Saint-Paul fils, et de Villebond fils.

A cette nombreuse liste, M. Saint-Luc de La Corne, qui fut un des cinq survivants de ce naufrage, ajoute les noms de Paul Héry, François Héry, Léchelle, Louis Hervieux, bourgeois, et de mesdames de Saint-Paul, de Mézières, Busquet, de Villebond, ainsi que ceux de mesdemoiselles de Sourdis, de Senneville et de Mézière.

M. de la Corne retrouva aussi sur la grève et enterra les corps d'un négociant anglais nommé Delivier, du second, de trois officiers de l'*Auguste*, du maître d'hôtel, de huit matelots, de deux mousses, du cuisinier, de douze femmes tant de bourgeois que de soldats, de seize enfants, de huit habitants et de trente-deux soldats.

famés. Il avait été entendu qu'on en boirait le bouillon, réservant la viande pour le lendemain, mais dès que les parfums de cet étrange pot-au-feu se firent sentir, chacun se jeta comme un loup sur le gigot. Il fut mangé en un tour de main. " Bien loin de nous rendre nos forces, cet excès nous en ôta," dit la relation laissée par le P. Crespel, de sorte que le lendemain ils se réveillèrent affaiblis, plus malades qu'auparavant, et qui plus est, sans ressources. Deux jours se passèrent alors dans la faim et le désespoir ; personne ne voulait lutter plus longtemps contre la mort, et déjà la plupart s'étaient jetés à genoux sur la grève en disant les litanies des agonisants, lorsqu'un coup de fusil retentit sur le rivage.

C'était l'indien qui, en propriétaire prévoyant, venait savoir ce qu'était devenu son canot. En l'apercevant, les malheureux se traînent vers lui, poussant les plus navrantes des supplications, mais le sauvage n'entend pas de cette oreille et prend la fuite. Le P. Crespel et Léger sont en bottes ; qu'importe ? Ce nouvel abandon rend l'haleine à ces moribonds ; ils se mettent à donner la chasse au fugitif, traversent tant bien que mal la rivière Becsie et finissent par rejoindre le fuyard, qu'un enfant de sept ans embarrasse dans sa course. Pris comme un lièvre au collet, le peau-rouge, redevenu diplomate, leur indique un endroit du bois où il a caché un quartier d'ours à demi-cuit, et tous ensemble, indien et Français, passent la nuit

blanche à s'observer mutuellement du coin de l'œil.

Le lendemain, le P. Crespel intime au sauvage l'ordre de le conduire au camp de sa tribu. Le canot, contenant l'enfant devenu un otage, est placé sur un traîneau, Léger et le père récollet s'attellent dessus pendant que l'indien marche devant et sert de guide. Au bout d'une lieue de marche la petite caravane débouche sur la mer, et comme c'était la route la plus courte, on se décide à la prendre. Mais ici s'élève une nouvelle difficulté. Le canot ne peut contenir que trois personnes, et l'indien a désigné pour l'accompagner son enfant et le P. Crespel qui s'embarque au milieu des lamentations de ses camarades, à qui, cependant, il réussit à arracher le serment de suivre le rivage dans la direction prise par l'embarcation.

Le soir de ce jour-là, l'indien proposa au père de descendre à terre pour y faire du feu, et ce dernier y consentit avec d'autant plus de plaisir que la bise était mordante ; mais étant monté sur un monticule de glace pour examiner les alentours, le sauvage profita de ce que le P. Crespel avait le dos tourné, pour gagner le bois avec son enfant.

La mort seule pouvait maintenant mettre fin à cette série de catastrophes. Abandonné de tous, le P. Crespel s'appuya sur le canon de son fusil, remit ses peines entre les mains de Dieu et récita les versets du livre de Job. Pendant

qu'il priait ainsi, il fut rejoint par Léger. Avec des larmes dans la voix, ce dernier lui annonça que son camarade Furst était tombé d'épuisement à une distance considérable de là, et qu'il avait été obligé de le laisser sur la neige.

En ce moment un coup de fusil retentit. La forêt s'ouvrait à quelques pas de là: Léger, que le courage n'avait pas encore laissé, décide le père récollet à l'y accompagner, et au moment de s'y engager, un deuxième coup de feu se fait entendre. Rendus de plus en plus prudents par l'expérience, les deux abandonnés se gardent bien d'y répondre. Ils marchent, se guidant sur l'endroit d'où viennent ces détonations, et bientôt ils débouchent sur une clairière où fumait la cabane d'un chef indien.

Ce brave homme leur fit le plus touchant accueil, tout en leur expliquant l'étrange conduite du guide du P. Crespel, qui ne les avait ainsi abandonné que par crainte du scorbut, de la variole, et du " mauvais air."

Enfin, ceux-ci étaient sauvés! mais tout n'était pas fini, puisque Furst restait en arrière. Le P. Crespel offrit en cadeau son fusil au chef pour le décider à l'aller chercher. Ce fut peine inutile, et Furst, dit la relation, " passa la nuit sur la neige, où Dieu seul put le garantir de la mort, car dans la cabane même, nous endurâmes un froid inexprimable, et ce ne fut que le lendemain, comme nous nous disposions à aller au devant de lui, que nous le vîmes arriver."

Deux jours furent alors consacrés au repos, et pendant ce court espace de temps ces malheureux, qui n'oubliaient pas le serment fait à ceux qui étaient restés à la rivière au Pavillon, recouvrirent assez de leurs forces pour s'embarquer le premier mai et mettre le cap sur Mingan. Le P. Crespel fut le premier à y arriver; car le vent étant tombé en route, ce vaillant homme dans sa hâte de faire expédier aussitôt que possible des secours à ses camarades, s'était fait mettre sur un canot d'écorce et l'avait pagayé seul, l'espace de six lieues de mer.

Volant était chef du poste de Mingan; il reçut ses compatriotes à merveille. Pas un instant ne fut perdu pour aller au secours de l'équipage de la *Renommée.* Une grosse chaloupe armée et bien approvisionnée fut dépêchée sous son commandement.

Volant emmenait avec lui le P. Crespel, Furst et Léger.

Dès qu'ils furent par le travers de la rivière au Pavillon, une salve de mousqueterie fut tirée. Alors on vit quatre hommes, qui ressemblaient à des fauves, sortir du bois, se jeter à genoux, et tendre des bras suppliants vers la chaloupe.

Les soins les plus empressés furent donnés à ces gens qui n'étaient plus que de véritables squelettes. Pendant les pérégrinations du P. Crespel et de sa troupe, ces pauvres matelots avaient eux aussi enduré d'incroyables souf-

frances. Tour à tour, ils avaient vu leurs camarades tomber, décimés les uns par le froid, les autres par les maladies gangréneuses, tous par l'inanition. Les vivres avaient fini par manquer complétement. Alors on eut recours aux expédients ; tout y passa, jusqu'aux souliers de morts que l'on faisait bouillir dans de la neige puis griller sur la braise, et quand cette dernière ressource manqua, on se rejeta sur les culottes de peau. Il n'en restait plus qu'une, lorsque Volant était arrivé en sauveur, et devant ces inénarrables misères, ce dernier comprit toutes les précautions dont il fallait user. Des ordres sévères furent donnés pour qu'on ne distribua que peu de nourriture à la fois à ces estomacs qui en avaient perdu l'habitude, mais, malgré cela, l'un des survivants, un breton nommé Tenguy, mourut subitement en avalant un verre d'eau-de-vie, et la joie fit perdre la raison à Tourillet, un autre de ses camarades d'infortune (1). Quant aux deux autres, Baudet et Bonau, tous deux originaires de l'île de Rhé, ils se mirent à enfler par tout le corps, et la chaloupe de Volant fut changée en infirmerie, pendant qu'à terre on s'occupait à donner la sépulture aux vingt-un cadavres qui indiquaient l'endroit où la première escouade des matelots de la *Renommée* avait passé son dernier hiver.

Une modeste croix indiqua le lieu où ils

(1) Tourillet était contre-maître du département de Brest.

avaient souffert, où ils s'étaient résignés, où le sacrifice avait été consommé. Puis on reprit la mer, côtoyant le rivage à distance rapprochée et remontant à petites journées, afin de découvrir les traces des gens du canot. A quelques lieues de l'endroit où s'élève aujourd'hui le phare gardé par M. Pope, les gens de Volant découvrirent les corps de deux hommes qui gîsaient sur la grève, à quelques pas des fragments d'une petite embarcation. C'était là ce qui restait pour indiquer le sort des treize hommes qui avaient vogué de conserve avec la chaloupe de M. de Freneuse, jusqu'au moment où ce dernier les avait perdu de vue, en doublant par une grosse mer la pointe sud-ouest, le soir du deux décembre 1736.

Quant au P. Crespel, rentré en Europe, il décrivit à son frère ce terrible naufrage, dans une série de lettres pleines d'intérêts. Crespel aimait le Canada, il s'était dévoué à ses missions.

Bibaud nous dit dans son " Magasin du Bas-Canada " que ce récollet arriva dans la Nouvelle-France au commencement d'octobre 1724. Après être resté quelque temps à Québec, il fut nommé par Mgr de la Croix de Saint Vallier, missionnaire de Sorel, où il demeura deux ans. M. de Ligneris l'emmena alors comme aumônier de l'expédition contre les Outagamis, et à son retour le P. Crespel desservit le fort de Niagara pendant les trois années d'usage, puis successivement le Détroit, le fort de Frontenac et celui de

la pointe à la Chevelure, sur le lac Champlain; mission pénible s'il en fut une, assure-t-il, en mentionnant cette dernière dans son livre. Sauvé du naufrage de la *Renommée*, le P. Crespel fut nommé à la cure de Soulanges, où il demeura deux ans. L'ordre de ses supérieurs le fit alors repasser en France sur le vaisseau du roi le *Rubis*, commandant de Jonquières, pour prendre le vicariat du couvent d'Avesnes en Hainault. Il y demeura jusqu'à ce qu'il fût nommé aumônier des troupes françaises commandées par le maréchal de Maillebois, et finit son long et dur apostolat par venir mourir à Québec, le 28 avril 1775, après avoir été pendant quinze ans supérieur commissaire de son ordre, au Canada.

UN DES OUBLIÉS DE NOTRE HISTOIRE

LE CAPITAINE DE VAISSEAU VAUQUELAIN.

Où sont aujourd'hui ces héros oubliés qui ont vécu, travaillé, souffert sur ce sol béni et si disputé de la Nouvelle-France ? Leurs heures d'angoisses sont passées. Nous jouissons de la paix qu'ils nous ont donnée. Les neiges, les fleurs, les moissons, les feuilles mortes ont repris leurs droits sur les tombes de ces glorieux inconnus.

Qui songe maintenant à ces morts ?

Quelques chercheurs, quelques rares énamourés des faits et gestes du vieux temps

Pour les jouteurs, pour ceux qui sont pris à bras le corps avec la question sans cesse renaissante du pain quotidien, Jacques Cartier, Champlain, de Laval, Frontenac, de la Galissonnière, Montcalm, Bougainville, Vaudreuil, restent seuls comme les grands phares dressés devant le peuple canadien, pour éclairer la route française.

Mais les humbles, les petits, qui s'en souvient ?

Demandez à tel homme d'esprit, de cœur, à cet homme qui n'est jamais plus heureux que lorsqu'il parle haut et ferme de son pays et de sa race, ce qu'était le capitaine d'artillerie de

Fiédemont. Il hésitera. Il aura une vague réminiscence d'avoir vu ce nom quelque part; et l'effort de mémoire sera fait.

Pourtant cet artilleur avait une fière âme. La bataille des Plaines d'Abraham venait d'avoir lieu. Depuis quelques heures, le général marquis de Montcalm reposait, glorieux, dans la fosse que lui avait creusée une bombe. Québec, en proie aux horreurs de la faim et de la destruction, agonisait. Un conseil de guerre siégeait au château Saint-Louis.

—Nous sommes forcés de capituler, disaient à tour de rôle les officiers réunis en conseil de guerre.

—Il faut prendre une résolution, répondait le plus grand nombre.

Le président se lève et appelle le plus jeune des officiers présents à se prononcer.

C'est le capitaine Jacquau de Fiédemont (1).

—On manque de vivres, lui répond cet officier. Les fortifications dont le ministre de la guerre a ordonné la construction sont à peine commencées, soit. Quant à moi, j'ai encore de la poudre et des boulets. Si Québec doit périr, m'est avis que Québec doit mourir comme il a vécu, par la poudre. Défendons-nous jusqu'à la dernière extrémité, et quand nous aurons tiré

(1) Jacquau de Fiédemont fut enseigne de la compagnie de canoniers bombardiers de l'Isle Royale en 1748, puis enseigne de celle du Canada en 1750, lieutenant de cette même compagnie en 1753, capitaine en 1759 et fait chevalier de St. Louis en 1760.

notre dernière bombe, notre dernier boulet, je réponds qu'il restera encore assez de poudre pour nous permettre de nous ensevelir sous le drapeau.

La mémoire d'un pareil homme peut-elle s'oublier ?

Et celle du marquis d'Aiguebelles ?

Qui se souvient aujourd'hui de ce brillant officier, se lançant à la tête de ses cinq compagnies de grenadiers de France, reprenant trois fois le moulin Dumont aux montagnards écossais pendant la bataille de Sainte-Foye, et restant debout, plein de voix, de courage, d'élan, au milieu de ses troupes balayées par les vingt-deux bouches à feu de l'ennemi ?

Qui connaît le nom du brave de la Roche-Beaucourt, courant à la tête de ses cent chevaux porter des sacs de biscuit et ravitailler Québec isolé, le lendemain de la bataille des Plaines d'Abraham ? Quels sont les souvenirs éveillés maintenant chez le peuple par les noms du jésuite De Quen, le découvreur du lac Saint-Jean, de Couture et de Saint-Simon prenant possession de la Baie d'Hudson au nom du roi de France, de Saint-Lusson qui en fait autant pour le pays des Outaouais, de Du Mantet, de Courtemanche, de La Perrière, de Saint-Ovide, de Subercase le héros de Terreneuve, de Dalquier qui a décidé du sort de la bataille de Sainte-Foye, de Dumas, de Poulariés, du marquis d'Albergatti-Veza, de Bourlamarque, de Sennezergue,

de Saint-Ours blessé mortellement aux Plaines d'Abraham, de Rhéaume qui a donné son sang à la Nouvelle-France ? Qui a conservé le souvenir de ces nobles âmes qui ont fait pleurer et qui ont honoré la patrie lorsqu'elles sont remontées vers Dieu ? Quelques livres écrits par de modestes savants chez qui brûle la flamme vive du souvenir, cette lampe que les vivants allument pour honorer les morts.

Il est bon de rappeler la mémoire de ceux qui ne sont plus et qui ont aimé leur pays. Je me joins à ces chercheurs ; et à mon tour je viens aujourd'hui vous parler d'un de nos grands oubliés. Je veux vous raconter une vie qui n'a été qu'une série d'actes de courage, de dévouement, de déceptions.

Lors de l'un de mes voyages en France, le hasard m'a fait trouver un curieux ouvrage où l'on parlait incidemment d'un jeune officier de la marine. J'ai comparé ces renseignements avec ceux que renferment les précieux documents historiques qui ont été colligés par nos historiens et par notre gouvernement. C'est ainsi que j'ai pu refaire la vie du capitaine de vaisseau Vauquelain, de cet intrépide officier français qui, le 17 mai 1760, livra sur sa frégate l'*Atalante*, à des navires de guerre anglais, le combat naval de la Pointe-aux-Trembles, près de Québec, et qui prit part à toutes les escarmouches qui le précédèrent.

***

Fils d'un de ces armateurs dieppois, moitié corsaires moitié marchands, et les meilleurs marins de l'époque, Jean Vauquelain naquit à Dieppe en 1727 (1). Dès l'âge de douze ans il était à bord du navire de son père, et partait pour les Antilles, où pendant six années il fit d'heureuses croisières, se rompant sous l'œil paternel aux rudes travaux de la mer, apprenant la manœuvre, la théorie, la pratique, et formant sa volonté et son esprit à l'art difficile qui désormais avait pris sa vie. Son père se sentait revivre avec orgueil dans ce mousse qui promettait, et une circonstance vint confirmer ses espérances. En 1745, le bâtiment qu'il montait fut attaqué par une frégate anglaise. On était, ce jour-là, à la hauteur de la Martinique. L'Anglais était supérieur au Français, en hommes, en canons et en vitesse ; mais le père Vauquelain était un vieux loup de mer. La chronique du temps ajoute en parlant de lui : “ Ce capitaine marchand savait se battre. Tout occupé qu'il fût dans ce combat, où il n'avait que trente-six hommes et douze canons à opposer à une frégate de vingt canons et de quatre-vingts hommes d'équipage, il ne perdit pas pour cela de vue la manière dont son fils se comportait.

(1) Vauquelain est la véritable manière d'épeler le nom de cet officier, et non pas de Vauclain ou de Vauclin ainsi que le font la plupart des historiens en mentionnant son nom au fil de la plume. Dans son journal du siège de Québec, le capitaine Knox l'appelle toujours *Vauguelin.*

Et ce père fut plus sensible au sang froid et à la bravoure de ce jeune homme, âgé alors de dix-huit ans, qu'à la gloire d'avoir forcé son ennemi à se retirer."

Pendant cinq ans ces alternatives de courses, de combats, de négoce, d'échanges, se succédèrent, la réussite étant presque toujours du côté de l'armateur dieppois, lorsque la paix fut signée entre la France et l'Angleterre.

Vauquelain avait alors vingt-trois ans : il pouvait commander au long cours. Une puissante maison de commerce lui vendit un navire, et, jusqu'en 1756, on le voit faire la traite des épices d'Amérique. Cette année-là une nouvelle déclaration de guerre étant survenue, ordre fut donné aux intendants de la marine et aux commissaires des ports d'envoyer au ministère un état des capitaines au long cours prêts, par leur science, leur habileté, leur habitude de la mer, à se mettre efficacement au service du roi.

Vauquelain fut le premier désigné. A vingt-neuf ans il avait le commandement d'une frégate légère.

Ses instructions portaient qu'il devait " aller à la découverte sur les côtes anglaises, y examiner les mouvements de leurs escadres, les routes qu'elles prendraient, et apporter ou rapporter, selon le cas, les paquets qu'on lui remettrait à des hauteurs indiquées."

Il n'y a qu'un marin pour pouvoir se rendre compte des difficultés d'une aussi pénible et dé-

licate consigne. Par tous les temps il faut tenir la mer. Les coups de vent, les brouillards les plus intenses, les ouragans redoutés par les autres camarades sont alors les bienvenus pour le commandant qui taille en pareille besogne. Brumes et tempêtes n'aident-elles pas au hardi capitaine à se défiler de l'ennemi, à passer à travers ses lignes sans être signalé, à mener à bonne fin une mission d'où dépend le sort d'une escadre ou d'un pays ?

Vauquelain avait le génie des déguisements qu'il faut prendre, des manœuvres, des coups d'audace qu'il faut tenter en semblable occurrence.

A peine tenait-il la mer depuis quelque temps, qu'au retour d'une de ses périlleuses croisières, il reçut—par commission—du ministre de la marine, le commandement de l'*Aréthuse*, frégate de trente canons. Elle était attachée à l'escadre chargée de ravitailler et de défendre Louisbourg, menacé par les Anglais.

C'était une commission et non un brevet que venait de recevoir Vauquelain, et voici la différence de ces deux actes royaux. La commission est une lettre de marque qui confère la permission d'aller en course sur les ennemis ; le brevet donne un grade régulier, permanent, et sujet à promotion dans la marine ou dans l'armée. Changer l'une pour l'autre fut le but suprême de la vie de Vauquelain.

Ce hardi marin ne pouvait trouver plus belle

occasion pour faire valoir ses qualités. Aussi le voit-on toujours au premier rang pendant cette guerre désastreuse.

Le 9 juin 1758, l'*Aréthuse* jette l'ancre devant Louisbourg. Vauquelain s'est rappelé son hardi métier d'éclaireur. Sa frégate a passé sans encombre les lignes de l'amiral Boscawen qui croise à l'entrée du port depuis le deux juin. A peine arrivé, le capitaine prend part à toutes les phases, à tous les succès, à tous les revers du siège. Pendant des journées et des nuits entières ce ne sont que des rafales de fer et de mitraille, qui vont de la ville à la flotte et des assiégeants aux assiégés. Tout ce que peut le génie de la guerre et de la destruction est mis en œuvre par les géants qui se trouvent aux prises. Quatre frégates, deux vaisseaux de ligne français sont coulés à l'entrée du port, pour en défendre l'accès. Ainsi l'a voulu le gouverneur, le chevalier de Drucourt.

Et la pluie de fer de passer toujours, de passer sans cesse sur les implacables ennemis. Un projectile tombe dans la sainte-barbe de l'*Entreprenant*, vaisseau de 74. Il saute. Ses débris mettent le feu au *Célèbre* et au *Capricieux*, dont les batteries chargées et sans artilleurs criblent de boulets et la ville et les Anglais.

Nuit et jour on se fusille, on se canonne de part et d'autre. Hier au soir une bombe a incendié le " grand corps des bâtiments du roy ; " demain, ce sera un boulet rouge qui mettra le

feu à l'église, et à quelques jours de là les casernes de la Reine brûleront. Bastions, lunettes, redoutes, escarpes, avant-postes, chemins couverts, casemates, tout est écrasé, tordu, brisé, éventré par la mitraille. Elle ne cesse de crépiter, de tout enlever sur son passage et de tomber si dru, qu'à cent vingt-trois ans de distance, visitant les ruines de Louisbourg, avec un officier de la *Galissonnière*, le lieutenant de vaisseau Rouyaud, nous retrouvions l'assiette et les alentours de cette ville morte, couverts de débris de projectiles.

Pendant ces heures terribles, le moral des troupes ne se dément pas un seul instant. Tous rivalisent. La femme du gouverneur, madame de Drucourt, est au premier rang. Chaque jour, aux applaudissements de ceux qui vont se faire tuer pour la France, elle monte, intrépide sur les remparts battus en brèche et tire trois coups de canon, aux endroits les plus exposés.

Bon sang tient de race : et si notre mère-patrie a su léguer à l'histoire Jeanne D'Arc, Jeanne Hachette et les femmes héroïques de la guerre de 1870, notre Nouvelle-France lui a donné à son tour Mme de la Tour, Mlle de Verchères et Mme de Drucourt.

Et, pendant que se déroule ce drame immortel, Vauquelain et l'*Aréthuse* sont partout, sur la rade, dans le port, au large, faisant leur pénible devoir et donnant eux aussi rude besogne à l'Anglais.

Lisez la chronique de ces jours de sang et de deuil. Dans son laconisme militaire elle est plus éloquente que n'importe quel panégyrique (1).

" Les Anglais, dit-elle, assiégeaient Louisbourg par terre, et la bloquaient par mer. Vauquelain comprit qu'il incommoderait beaucoup l'ennemi, s'il s'embossait dans une baie le long de laquelle il fallait qu'il passât ainsi que les munitions dont il aurait besoin, pour faire le siège de Louisbourg. Le coup d'œil de ce jeune capitaine était juste, et le feu de sa frégate, embossée à un quart de lieue du rivage, tua beaucoup d'ennemis et retarda leurs opérations. De leur côté les Anglais formèrent une batterie sur la frégate de Vauquelain, qui, pendant quinze jours qu'elle resta dans cette situation dangereuse, fut renouvelée trois fois d'équipage. Enfin, voyant sa frégate et ses agrès écrasés par les boulets et les obus qu'on n'avait cessé de lui tirer, Vauquelain prit le parti de venir se mettre à l'abri de la ville, pour se remettre en ordre."

Le temps pressait pour réparer les avaries de l'*Aréthuse*. On y para tant bien que mal, tout en ne perdant pas son temps, car la chronique continue :

" Nous tirions à mitraille et faisions le plus de bruit que nous pouvions. M. Vauquelain employait tous les moments qu'on l'empêchait de

(1) Vide : *Mémoires pour servir à l'histoire de la navigation française*, tome II, p. 40.

partir d'une façon qui devait nous consoler de ce retardement forcé."

Mais le siège avançait et le gouverneur de Drucourt, voyant sa ville se démanteler, ses troupes décimées par le feu de l'ennemi et par la maladie, résolut de donner de ses nouvelles en France. Fine marcheuse, portant toute sa toile à merveille, et commandée par un capitaine ayant fait ses preuves, l'*Aréthuse* fut choisie pour forcer la croisière anglaise.

Pour y parvenir, il fallait attendre le brouillard du nord.

Les brumes de Louisbourg ! Ah ! j'ai respiré leurs âcres senteurs, et je les ai décrites dans mes notes de voyage (1).

Rien de triste comme cette nuit en plein jour, qui ne permet pas au matelot de distinguer sur le pont à une longueur de main. Autour de lui tout est nuageux, opaque. La mer est là qui confond ses teintes grisâtres avec le ciel fumeux. Sans le monotone clapotis de la vague qui se brise sur le flanc du navire, l'homme à la roue croirait que son capitaine a mis le cap sur le néant.

C'était au milieu de ce chaos que Vauquelain devait s'orienter. Il le fit en maître des choses de la mer, passant avec précaution à travers les épaves des navires sombrés en rade, évitant les bordées d'artilleries tirées au hasard dans la

(1) Vide : *De tribord à bâbord.*

buée épaisse par amis et ennemis, et perçant la flotte anglaise sans qu'elle s'en doutât. Dès que le rideau de brume se fut déchiré brusquement, ainsi qu'il arrive presque toujours dans les parages du Cap-Breton, Boscawen vit avec stupeur l'*Aréthuse* filant grand largue à l'horizon et portant fièrement à sa corne d'artimon le pavillon fleurdelysé.

Les *Mémoires chronologiques pour servir à l'histoire de la navigation française* mentionnent ainsi ce qui arriva alors :

" L'amiral anglais, surpris de la hardiesse et de l'exécution de ce dessein, dépêcha les meilleurs voiliers de sa flotte à la poursuite de cette frégate ; mais par la fausse route qu'elle fit la nuit suivante, Vauquelain les mit en défaut, et arriva à Bayonne."

Bien lui en prit, car sa bonne réputation de marin n'aurait pu le soustraire au sort de ses compagnons d'escadre. Quelques jours après le départ de l'*Aréthuse*, les assiégés, la rage dans le cœur, mais se défendant toujours, virent détruire ce qui restait de la flotte française en rade de Louisbourg. Le *Prudent* et le *Bienfaisant* furent amarinés pendant la nuit par six cents Anglais. Le *Prudent* brûla jusqu'à sa ligne de flottaison, pendant que le *Bienfaisant*, traîné à la remorque par l'ennemi, voyait " tomber ses mâts, pendant le trajet, tant il était maltraité par le canon."

Le 26 juillet 1758, onze jours après le départ de l'*Aréthuse*, le rideau tombait sur le premier

acte du drame sanglant de la cession de la Nouvelle-France. Louisbourg capitulait, mais, au milieu de tous ces désastres et de ces humiliations, Vauquelain avait réussi à sauver sa frégate et l'honneur de son pavillon.

Causant un jour avec des officiers de la marine française, après la reddition de la ville, l'amiral Boscawen disait :

—Messieurs, je ne sais pas quel est l'habile commandant de l'*Aréthuse* qui m'a échappé. Je gagerais que c'est un routier marchand, car il sait bien son métier. Si l'un de mes capitaines de frégate en eût fait autant, mon premier soin, en arrivant en Angleterre, serait de solliciter pour lui un brevet de capitaine de vaisseau.

Une aussi brillante conduite aurait mérité la récompense d'un haut grade dans la marine royale, mais Vauquelain—disons le mot qui a pesé sur toute sa carrière—Vauquelain était roturier. Autre faute grave, il sortait de la marine marchande. Or, à cette époque, un simple cadet se croyait et par sa naissance et par les traditions du noble corps de la marine, au-dessus de ce qu'on était convenu d'appeler un *routier marchand.* Quelques titres qu'eût un de ces officiers de fortune a l'obtention d'un brevet d'officier du roi, " le dernier garde de marine eût rougi de le compter au nombre de ses camarades." Ces dures et tristes paroles ne sont pas de moi, elles sont consignées dans les *Mémoires*

chronologiques pour servir à l'histoire de la marine française.

En ces temps-là, ce corps était divisé en deux factions, les officiers *rouges* les nobles, et les officiers *bleus* c'est-à-dire ceux qui touchaient à la roture.

Ces querelles eurent plus d'un fâcheux résultat. C'est ainsi que lorsque le comte Louis-Joseph Beausier de l'Isle, transportant des troupes et de l'argent à Louisbourg, livra combat à deux vaisseaux anglais, il fut abandonné au moment même de l'action par le *Héros* qui lui devait obéissance. On avait refusé de reconnaître ses signaux, disent certains documents que j'ai pu consulter, non pas qu'il fut roturier, comme il est raconté dans la *Vie privée de Louis XV*, mais parce qu'en servant dans les ports, il était devenu officier *bleu*. En revenant en France blessé, avec huit prises et 400 prisonniers, Beaussier demanda la punition des coupables. L'un d'eux crut se faire justice à lui-même en se pendant; l'autre fut acquitté par un conseil de guerre que l'esprit de corps rendit infidèle à ses devoirs.

Par les *mémoires du duc de Choiseul, écrits par lui-même et imprimés sous ses yeux dans son cabinet*, on voit que, ministre de la marine, il régénéra le *grand corps* par l'ordonnance de 1765, mais sans pouvoir élever les plébéiens aux grades supérieurs, à cause de la résistance des officiers *rouges*.

Le marquis de la Croix de Castries, maréchal

de France et ministre de la marine, fut le premier qui admit les capitaines au long cours dans la marine royale.

Le célèbre corsaire Cornier Duchêne, qui s'était signalé par de nombreuses prises, dit la *Biographie Bretonne*, obtint en 1736 à force d'instance le commandement d'une corvette, mais *sans grade*, attendu qu'il n'était pas gentilhomme. Les succès, surtout ceux qu'il remporta sur le vaisseau de 64, le *Protée*, armé en course, excitèrent la jalousie du *grand corps* et il fallut que notre officier *bleu* prouvât, en blessant grièvement sept officiers *rouges*, qu'il était aussi habile tireur qu'intrépide corsaire.

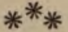
Les rapports sur l'amiral comte d'Estaing nous montrent qu'il fût traité d'*intrus*—c'est ainsi qu'on désignait alors ceux qui ne provenaient pas des gardes—quand il fut nommé lieutenant général et chevalier des ordres en 1767. Il avait quantité d'ennemis dans le *grand corps*. De son côté d'Estaing, ne cachant pas sa préférence pour les officiers *bleus* , ne fit qu'augmenter la haine des officiers *rouges* placés sous ses ordres.

Chez les officiers *rouges* on ne regardait pas trop à l'ancienneté. Le vicomte du Giron de Grenier, plus tard chef d'escadre, était déjà lieutenant de frégate à l'âge de dix ans!

Machault d'Arnouville, ministre de la marine fit, sous Louis XV, un vain effort pour réprimer ces détestables divisions, mais sans pouvoir y réussir. Il était réservé au ministre de Sartines

de mener à bonne fin cette délicate et lourde tâche. Par ses ordonnances de 1776, il reformait l'administration de la marine, en restreignant l'autorité du corps administratif, et il réunissait les officiers de port ou *bleus*—roturiers pour la plupart—aux officiers *rouges*, sortis du corps privilégié des gardes de la marine, en leur faisant prendre rang immédiatement après eux.

De nos jours, Dieu merci, les choses sont changées. Sous Louis XV et Louis XVI, les officiers, disait l'amiral Jurien de la Gravière, étaient des gentilshommes. Ils sont aujourd'hui des gens bien élevés. Ce n'est pas *à peu près*, ajoutait-il finement, c'est *tout à fait* la même chose.



Au lieu d'être breveté ainsi qu'il le méritait, Vauquelain ne fut donc que commissionné de nouveau. Le ministre plaça sous ses ordres deux frégates, avec mission d'aller vivement à Québec prévenir le gouverneur d'armer et de se préparer à la résistance.

Arrivé à destination, Vauquelain reçut du marquis de Montcalm le commandement de ce qui lui restait de la flottille française devant Québec, c'est-à-dire, à part des deux frégates qu'il amenait de France, le contrôle des bateaux et des brûlots qui seuls étaient en rade.

Avec ses camarades de combats, Vauquelain assiste à toutes les péripéties du deuxième acte du grand drame dont les premières scènes se

sont passées à Louisbourg. Avec eux, il a la douleur de voir vingt vaisseaux de ligne, vingt frégates, une multitude de transports, presque toute la flotte anglaise venir jeter l'ancre entre Montmorency et Québec. La nuit, du pont de son navire, il voit les lueurs des villages embrasés de l'Ange-Gardien, de Saint-Joachim, de Château-Richer, de Saint-Nicolas, de Sainte-Croix, de l'Ile d'Orléans. C'est Wolfe qui se venge, d'une manière peu enviable pour sa réputation militaire, du patriotisme de nos habitants, en brûlant, sur un parcours de vingt-trois lieues, quatorze cents maisons. Vauquelain prend part au siège de Québec, assiste à une partie de son bombardement, a la douleur de voir la vieille métropole incendiée par les feux ennemis, et voit tomber cette vieille cathédrale, *alma mater* de l'Amérique du Nord, qui portait si fièrement accroché à sa voûte le drapeau amiral de Phipp, enlevé à la nage par Le Moyne de Sainte-Hélène, en un jour de siège et de combat.

Pendant la bataille des Plaines d'Abraham, c'est Vauquelain qui, à la tête d'une partie de ses marins, manœuvre les grosses pièces de siège et engage les batteries anglaises de la Pointe-Lévy.

Quand sonna l'heure déchirante de la capitulation, l'histoire de la marine française dit que Vauquelain " ne voulant pas que ses frégates y fussent comprises, prit le parti d'assembler son

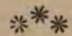
monde et de sortir de Québec pour aller les rejoindre. Il fut assez heureux pour s'y rendre en passant dans un endroit qui n'était pas gardé par les ennemis."

Ce fut alors qu'il se choisit un lieu sûr d'hivernage, restant à bord de l'*Atalante*, vivant avec ses hommes comme il pouvait, maintenant quand même ses communications avec le chevalier de Lévis, et surveillant par de fréquentes patrouilles, sur le fleuve, ce qui se passait à Québec. C'est ainsi que le journal du capitaine John Knox mentionne constamment les alarmes qu'il donne à la garnison anglaise, entr'autres celle du 23 octobre 1759, celle du 24 octobre, celle du 23 novembre et celle du 24 novembre. Le 28 novembre, par une nuit sombre, il va mettre le feu à un navire échoué ; il en tourne les canons du côté des Anglais qui, tout étonnés, reçoivent ces boulets mystérieux, sans se douter que c'est une manière à Vauquelain de leur rappeler l'incendie du *Bienfaisant*, à Louisbourg. Dans la nuit du 4 au 5 mai 1760, par un froid de loup, il fait passer un sloop sous les batteries anglaises, qui ne le découvrent que lorsqu'il est hors de portée. Pendant cette même nuit, il travaille à transporter les canons du camp du chevalier de Lévis à la tranchée ouverte devant Québec. Le 9 mai, le sloop de Vauquelain revient de son voyage à la découverte de la flotte attendue. Il repasse bravement et en plein jour

sous les batteries anglaises, et vient se rapporter à son commandant.

Le 11 mai, pendant la nuit, ajoute le journal de Knox, tout Québec est réveillé et mis sur pied. " La garnison court aux armes et y reste jusqu'au matin." C'est encore Vauquelain qui pousse une reconnaissance et qui vient d'éviter un coup de canon du *Leostoff*, frégate anglaise, en rade.

Après la victoire française de Sainte-Foye, Vauquelain vint avec la *Pomone* et l'*Atalante* prendre position à l'Anse du Foulon. A tout instant l'une de ces frégates opère des reconnaissances de nuit.



Pas un des nôtres n'ignore les heures d'angoisses qui s'écoulèrent entre le 28 avril et le 7 juin 1760. Lévis canonnait sans cesse Murray, qui le lui rendait bien. Les Français poussaient le siège avec vigueur, et chaque jour les deux armées s'attendaient à voir une flotte de secours tourner la Pointe-Lévy et donner le Canada à l'Angleterre, ou le sauver encore une fois pour la France.

Le 7 juin, les sentinelles signalent un navire. Quelle couleur va-t-il arborer ? Les assiégés sont sur les remparts ; les assiégeants couvrent toutes les collines d'où ils peuvent voir le signe de l'abandon ou de la délivrance.

Un rouleau monte lentement à la corne d'ar-

timon du navire. Un vigoureux coup donné par le maître timonnier fait déferler le pavillon. Un hourra éclatant est poussé par les soldats de Murray : c'est leur drapeau, c'est l'emblème du *home* et du lion britannique. Lévis n'est pas découragé. Fier, impassible, il attend encore et répond à ce défi par ses canons. Mais d'autres frégates anglaises arrivent à la file ; il faut se rendre à la réalité : la France nous a oubliés. Lévis fait lever le siège et dépêche à Vauquelain l'ordre de remonter le fleuve. " Il faisait mauvais, dit le journal du siège, et le fleuve ayant été extraordinairement agité toute la nuit," l'estafette ne put rejoindre le capitaine de l'*Atalante*.

Deux navires ennemis, ainsi que je l'ai dit plus haut, venaient d'arriver.

" Au point du jour, un vaisseau de ligne et deux frégates anglaises appareillèrent et se trouvèrent en un clin d'œil sur nos frégates. Elles prirent chasse. La *Pomone* s'échoue à Sillery. Vauquelain signale alors aux petits bâtiments de se mettre à terre à l'entrée de la rivière du Cap-Rouge, et lui-même, appuyé par la brise, va en faire autant à la Pointe-aux-Trembles."

Là, pendant deux heures, par le plus beau temps du monde, lorsque les feuilles s'ouvraient au printemps et que le soleil fait verdoyer la campagne, Vauquelain supporte le feu des deux frégates anglaises, leur rendant coups pour coups. Mais ses munitions s'épuisent. L'*Ata-*

lante est désemparée ; les boulets trouent ses œuvres vives, les débris des mâts jonchent le pont, il ne lui reste plus que son mât d'artimon. Vauquelain y grimpe, cloue son pavillon au tronçon du mât, fait mettre dans les chaloupes les hommes qui sont encore en état de se battre, leur ordonne d'aller rejoindre le général de Lévis, puis lui, morne, le cœur gros, le visage noir de poudre, il vient se coucher au milieu de ses morts, de ses blessés, au pied du drapeau. Il pleure. Tous ses officiers sont tués, son équipage est décimé : il ne lui reste pas une seule gargousse dans la sainte-barbe, et l'Anglais tire toujours sur l'*Atalante !*

Ne dirait-on pas que c'est cet épisode sublime de notre histoire qui, trois quarts de siècle plus tard, inspirait à Alfred de Vigny ces strophes vibrantes et mâles de la *Sérieuse ?*

Ecoutez-les, et dites-moi si je me suis trompé :

Ses boulets enchaînés fauchaient des mâts énormes,
Faisaient voler le sang, la poudre et le goudron,
S'enfonçaient dans les bois, comme au cœur des grands ormes
Le coin du bûcheron.

Un brouillard de fumée où la flamme étincelle
L'entourait ; mais le corps brûlé, noir, écharpé,
Elle tournait, roulait et se tordait sous elle
Comme un serpent coupé.

Le soleil s'éclipsa dans l'air plein de bitume ;
Ce jour entier passa dans le feu, dans le bruit ;
Et lorsque la nuit vint, sous cette ardente brume
On ne vit pas la nuit.

Nous étions enfermés comme dans un orage ;
Des deux flottes au loin le canon s'y mêlait ;
On tirait en aveugle à travers le nuage ;
Toute la mer brûlait.

Mais quand le jour se fit, chacun connut son œuvre;
Tous les vaisseaux flottaient démâtés, et si las
Qu'ils n'avaient plus de force assez pour la manœuvre;
Mais ma frégate, hélas!

Elle ne voulait plus obéir à son maître;
Mutilée, impuissante, elle allait au hasard,
Sans gouvernail, sans mâts; on n'eût pu reconnaître
La merveille de l'art!

Engloutie à demi, son large pont à peine,
S'affaissant par degrés, se montrait sur les flots;
Et là ne restaient plus, avec moi capitaine,
Que douze matelots.

Je les fis mettre en mer, à bord d'une chaloupe,
Hors de notre eau tournante et de son tourbillon;
Et je revins tout seul me coucher sur la poupe
Au pied du pavillon.

J'aperçus des Anglais les figures livides
Faisant pour s'approcher une inutile effort,
Sur leurs vaisseaux flottant comme des tonneaux vides,
Vaincus par notre mort.

La *Sérieuse* alors sembait à l'agonie,
L'eau dans ses cavités bouillonnait sourdement.
Elle, comme voyant sa carrière finie,
Gémit profondément.

Je me sentis pleurer, et ce fut un prodige,
Un mouvement honteux; mais bientôt l'étouffant:
—Nous nous sommes conduits comme il fallait, lui dis-je;
Adieu donc, mon enfant!

Elle plongea d'abord sa poupe et puis sa proue;
Mon pavillon noyé se montrait en dessous:
Puis elle s'enfonça tournant comme une roue,
Et la mer vint sur nous.

La mer, cette tombe glorieuse et silencieuse du marin, ne vint pas sur Vauquelain. Le pavillon fleurdelysé continuait toujours à flotter à l'artimon brisé de l'*Atalante*, et le *Leostoff* et la *Diane* tiraient toujours. Enfin les Anglais se décident à aborder ce mystérieux vaisseau, qui brûle par l'avant. Pas un mouvement ne se fait à bord du navire français : on n'entend que les

crépitements de la flamme qui fait lentement son œuvre. Les Anglais grimpent à l'abordage. Ils aperçoivent Vauquelain en grande tenue et sans épée; il l'avait jetée dans le saint-Laurent pour éviter de la rendre. Le commandant de l'*Atalante* était assis au milieu de ses blessés, au pied du pavillon.

—Pourquoi n'amenez-vous pas vos couleurs, lui demande l'officier anglais?

—Si j'avais eu plus de poudre je causerais encore avec vous, monsieur, lui répondit fièrement Vauquelain. Quant à mon drapeau, si vous voulez le prendre, vous n'avez qu'à monter le déclouer. Mon devoir de Français est non pas de l'amener, mais de faire amener ceux des ennemis de mon pays.

L'officier qui venait d'amariner l'*Atalante* fit alors embarquer Vauquelin dans sa baleinière envoya mettre à terre les blessés, et monta lui-même déclouer le pavillon de France.

La frégate française n'avait que seize canons, le vaisseau anglais en portait quarante; et le combat qu'il eut à soutenir avec l'*Atalante* fut si rude qu'il sombra le lendemain. Outre le *Leostoff*, capitaine Deane, Vauquelain ce jour-là avait eu maille à découdre avec le *Vanguard*, commodore Swanton, et la *Diane*, capitaine Schomberg.

A Québec, le commodore Swanton reçut Vauquelain en héros.

—Je suis tellement émerveillé de votre dé-

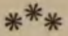
fense, lui disait ce brave officier supérieur, que je vous prie de me demander, sans contrainte, ce qui peut vous être le plus agréable.

Vauquelain lui répondit :

—Ce que je priserais par-dessus tout, commodore, c'est ma liberté et la permission de rentrer en France.

Et les documents anglais de l'époque ajoutent :

" L'amiral considérait si grandement cet officier, qu'il donna l'ordre d'armer de suite un navire pour le mener en Europe, avec ordre au capitaine d'obéir à Vauquelain et de le débarquer dans le port français qu'il lui plaîrait. Il lui laissait de plus le choix à faire parmi les Français qu'il désirait voir rapatrier avec lui, sur ce vaisseau."



Quelle différence entre cette conduite d'un ennemi loyal et la réception que lui fit en France son chef, le ministre de la marine !

La duchesse de Mortemart ayant suivi Vauquelain depuis sa naissance, et, connaissant sa valeur, avait recommandé tout particulièrement son protégé à M. de Berryer, secrétaire de la marine.

Celui-ci lui répondit comme un sot et un maroufle qui sent l'escalier de service.

—Madame, lui écrivait-il, je sais que M. Vauquelain a servi le roi avec un zèle et un courage extraordinaires. C'est un héros, mais ce n'est

pas un noble, et j'ai une foule de fils de famille qui attendent après des promotions. Il appartenait autrefois à la marine marchande : je lui conseille d'y retourner.

C'était ce même Berryer qui recevait un jour de Bougainville cette bourrade.

Bougainville le suppliait de faire un dernier et suprême effort pour sauver le Canada.

—Et, Monsieur, lui dit le ministre impatienté, quand le feu est à la maison, on ne s'occupe pas des écuries.

—On ne dira pas du moins que vous parlez comme un cheval, lui dit carrément de Bougainville.

Malgré les avis du ministre, Vauquelain obtenait, en 1763, un brevet de lieutenant de vaisseau. Le mémoire, auquel j'emprunte ces dates, ajoute :

" Une grande partie de la marine royale ne le vit pas sans peine élevé à ce grade, qui le mettait en rang de parvenir dans les premiers postes.

" M. de Praslin, ministre de la marine, ayant besoin d'un officier capable de s'acquitter d'une commission importante dans les grandes Indes, donna, par commission, le commandement d'un vaisseau de soixante canons à Vauquelain. Ce choix excita encore la jalousie de la marine royale, qui opposa plusieurs obstacles à son départ. Vauquelain en triompha, et sortit de Rochefort pour se rendre aux grandes Indes.

Pendant la traversée, cet officier de fortune essuya les plus grands désagréments de la part des officiers de vaisseaux qu'il commandait. Enfin, il arriva heureusement à Pondichéry, remplit avec distinction sa mission et revint en France l'année suivante.

" M. le duc de Praslin n'était plus alors ministre de la marine, et celui qui lui avait succédé, faute de connaître Vauquelain, ne put se garer des rapports de la calomnie. Dès que ce brave marin eut mis pied à terre, on lui enjoignit de rester aux arrêts dans son appartement. Surpris de cette punition, à proportion de l'applaudissement qu'il comptait recevoir pour s'être acquitté de sa commission avec succès, il eut recours dans sa triste position à la duchesse de Mortemart, digne héritière des vertus comme des terres des gouverneurs de Dieppe. Les sollicitations de la duchesse dessillèrent les yeux du ministre. Après trois à quatre mois de détention, Vauquelain reçut l'ordre qu'on lui rendait sa liberté.

" Le premier usage qu'il crut devoir en faire, fut d'aller à Versailles rendre compte de sa traversée des Indes. Mais avant de partir, la reconnaissance lui fit un devoir de saluer et de remercier plusieurs officiers de marine qui n'avaient point rougi de le visiter dans sa disgrâce. Il sortit à cet effet, sur le soir, et fut trouvé mort le lendemain matin, percé de coups, sans qu'on en ait connu les auteurs."

Ainsi périt, à 37 ans, un homme qui aurait pu faire l'honneur de n'importe quelle marine. Il eut à lutter contre les préjugés de castes, et opposa toujours son dédain, sa force de caractère, ses états de service, son patriotisme sans borne, aux calomnies et aux humiliations qui le suivirent pendant sa trop courte carrière.

Au physique, Vauquelain était fort bel homme ; son œil reflétait la douceur et la fermeté. Il avait une figure et une tenue fort agréables, et joignait un courage indomptable à une grande modestie. Ses connaissances nautiques étaient craintes et admirées par ses ennemis, elles étaient aussi reconnues et admises par toute la marine française.

Voilà en quelques lignes le portrait de cet homme qui fait dire à notre grand historien Garneau :

" Mon aïeul, courbé par l'âge, assis sur la galerie de sa longue maison blanche, perchée au sommet de la butte qui domine la vieille église de Saint-Augustin, nous montrait de sa main tremblante le théâtre du combat naval de l'*Atalante*, avec plusieurs vaisseaux anglais, combat dont il aurait été témoin dans son enfance."

Ce nom obscur de Vauquelain, ne serait-il pas le point de départ de la volonté et des grandes pensées que Garneau a consacré toute sa vie à l'histoire de son pays ?

***

Le *Moniteur de la flotte* de 1857, cité par M. Alfred Garneau, raconte un trait touchant du fils de ce marin.

" Il laissa en mourant un fils, Pierre Vauquelain, qui se livra de bonne heure à l'étude de l'histoire et de la géographie de l'Afrique, et qui fut couronné en 1771 par l'académie de Lyon.

" Ce jeune savant vivement recommandé par un brave marin qui avait connue sa famille, le marquis de Vaudreuil, fut admis en 1771, par Turgot, dans les bureaux du ministère de la marine, où il s'occupa de la rédaction d'un mémoire pour réhabiliter la vie et les travaux de son père. Une circonstance toute fortuite vint assurer le succès de ses démarches.

" En 1775, la reine Marie-Antoinette assista à la première communion des jeunes filles de la commune de Meudon, et, après la cérémonie, l'une d'entre elles, désignée par ses compagnes, lui présenta un magnifique bouquet de roses blanches et lui récita un compliment rédigé d'avance pour la remercier de l'honneur qu'elle daignait faire au pays. La jeune fille chargée de cette démarche était Mlle Elisabeth Vauquelain, alors âgée de seize ans, et qui habitait l'été chez une de ses tantes, à Meudon. Elle plut beaucoup à la reine, qui, après l'avoir embras-

sée, lui demanda ce qu'elle pouvait faire pour elle.

" La jeune fille sans se déconcerter, et les larmes aux yeux, lui répondit :

"—J'ose demander à Votre Majesté qu'elle fasse rendre justice à la mémoire de mon grand-père.

" Le noble cœur de la reine fut touché de cette réponse.

" Elle embrassa Mlle Vauquelain et lui promit de s'occuper de sa demande. Elle tint parole. Le jour même, elle parla au roi de ce qui venait de se passer. Le roi Louis XVI, toujours juste et bon, ordonna à M. de Sartines, alors ministre de la marine, de faire une enquête sur Jean Vauquelain et de lui en faire connaître le résultat.

" Cette enquête eut lieu immédiatement. Parmi les témoins entendus se trouvaient le célèbre de La Pérousse, le marquis de Vaudreuil et les membres de la famille du marquis de Montcalm, le héros du Canada. Elle fut complètement favorable à la mémoire de Vauquelain. Elle établit les glorieux services qu'il avait rendus à la marine et à la France, et l'injustice des accusations dont, vers la fin de sa vie, il avait été l'objet.

" Le roi Louis XVI se fit présenter son fils, et, lui annonçant ce résultat, lui dit qu'il se souviendrait des services de son père. Vauquelain lui remit un exemplaire de son *Mémoire sur la*

géographie de l'Afrique. Quelques mois après, le roi lui confia une mission très difficile au Maroc; il s'en acquitta de la manière la plus satisfaisante. En 1777, la France ayant résolu d'ouvrir des relations suivies avec l'extrême Orient, le roi le nomma son consul en Chine. M. Vauquelain obtint un exéquatur de l'empereur Kian-Loung, qui régnait alors. Ce fait depuis ne s'est jamais reproduit. M. Vauquelain a rendu de très grands services et a laissé de très beaux souvenirs en Chine," dans ce mystérieux et riche pays où notre mère-patrie a su sous Courbet promener, haut et fier, le drapeau tricolore.

***

Voilà, en peu de mots, ce que j'ai pu recueillir sur la vie de ce grand oublié de notre histoire. Pour vous bien faire comprendre cette existence qui fut presque tout entière consacrée au service de notre pays, j'ai dû recourir aux mémoires, aux archives, aux lettres du siècle dernier. En réunissant ces restes épars, j'ose espérer avoir réussi à faire revivre cette énergique figure de Vauquelain, qui, devant son génie de marin, voyait s'incliner sans réplique Anglais comme Français.

Hélas! Vauquelain n'est pas le seul de nos héros qui soient ignorés aujourd'hui. Vous le saurez par l'étude suivante.

Je ne le cache pas, j'aime les récits simples, remplis de patriotisme, de poudre, racontant les tours de force maritimes que firent nos illustres

marins. Je sens qu'ils ne peuvent manquer de plaire aux descendants de ceux qui y contribuèrent et en prirent leur large part.

Le Nil garde encore l'écho des joyeux chants de rame de nos voyageurs ; et, de nos jours, n'avons-nous pas parmi les nôtres des pilotins, des pilotes, des capitaines au long cours qui sont considérés comme comptant parmi les premiers marins du monde ? Le capitaine de vaisseau de Belvèze, de la *Capricieuse*, les amiraux Commerell, McClintock, Galibert, Thomasset, Haligon, de Freycinet, de Varennes, le vice-amiral Peyron, ministre de la marine de France, le contre-amiral Lacombe, le brave commandant Pottier, du *Bouvet*, le contre-amiral Vignes, le capitaine de frégate Pénaud, du *Talisman*, le capitaine de frégate Borel de Britezel, le capitaine de vaisseau Human se sont plu à le répéter maintes fois à ceux qui recevaient en rade de Québec l'hospitalité de leur bord.

Personne de nous ne s'étonnait de l'unanimité de ces officiers généraux et supérieurs à ce propos. Tous nous nous rappelions que les ancêtres de nos matelots, de nos pilotes, de nos capitaines au long cours, servaient autrefois sous des commandants dont le type se personnifie tout entier dans le mâle caractère de Vauquelain, le héros de Louisbourg et de la Pointe-aux-Trembles.

La mer est ingrate, me direz-vous. La fin prématurée du capitaine de l'*Atalante* en est une

preuve. A quoi bon encourager pareille carrière ?

Eh bien ! je connais les marins et je les sais par cœur. Si Vauquelain eût vécu, il aurait répondu ce que disait en pareil cas un vice-amiral de France :

—Je suis loin de me plaindre de la Providence. Si j'avais à recommencer une nouvelle existence, je ne choisirais pas une autre profession que celle de la mer. J'ai toujours aimé la marine pour elle-même, et je ne puis revoir la mer sans la saluer avec une sorte de respect. C'est à la mer que j'ai dû mes premières émotions, c'est elle qui m'a fait homme, qui m'a nourri, qui console encore mes vieux jours par les souvenirs qu'elle m'a laissés et qu'elle m'a permis de laisser à ma patrie.

LES AMIRAUX CANADIENS-FRANÇAIS.

QUELQUES NOTES SUR LES MARINS FRANÇAIS

du siècle dernier et du commencement de celui-ci.

—Je voudrais être vaisseau, disait le cardinal de Richelieu à Henri d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux et lieutenant-général des armées navales, au moment où ce prélat allait prendre la direction de la flotte du Ponant.

—A mon tour, je voudrais être le golfe Saint-Laurent, être la mer triste, grise, brumeuse des bancs de Terreneuve, pour vous raconter en détail tout ce que ces flots tapageurs mais discrets ont vu seulement pendant deux siècles.

J'aurais grand plaisir à vous dire que le capitaine Daniel rapportait à Champlain une aventure dont il avait été témoin dans le golfe Saint-Laurent. Le fondateur de Québec la consignait ainsi dans son journal :

" Le 18 juin 1631, terrirent au Cap de Raye ; peu après apperçurent un vaisseau qu'ils jugèrent être Turc, lequel, arrivant sur eux vent arrière, les fit appareiller et mettre en défense, mais le Turc ayant apperçu quantité d'hommes sur le tillac, il se retira et fit porter sur un navire Basque, auquel il tira quelques coups de canon et l'aborda ; mais comme ils n'étaient pas bien saisis ils se séparèrent, et en cette séparation un matelot Basque qui estait sur l'arrière de son vaisseau prit l'enseigne qui estait sur

l'arrière de celui du Turc, lequel il attira à lui, et aussitôt le vaisseau Basque commença à fuir, et en fuyant ne laissaient de tirer force coups de canons qui étaient sur l'arrière du dit vaisseau, de façon qu'il se sauva et emporta la dite enseigne, dans laquelle étaient dépeints trois croissants."

Ainsi parle Champlain dans sa Relation de 1631 (1). Dès cette époque les Barbaresques écumaient donc les bancs de Terreneuve et venaient faire des prises d'esclaves jusque dans le golfe Saint-Laurent.

Depuis longtemps ces parages ont été considérés comme étant les plus riches pour la pêche et les mieux faits pour former les matelots aux périls et aux rudes fatigues de la mer.

Ouvrez les annales de la marine française : vous vous convaincrez que les amiraux les plus célèbres du siècle dernier et de celui-ci sont venus les uns après les autres étudier la rude école de matelotage que présentent les bancs et les parages de l'île.

Ici, le farouche amiral Allemand secondait, en 1795, le contre amiral Richery dans sa campagne de Terreneuve, et commanda une division destinée au Labrador. Le contre-amiral baron Hamelin accompagnait Richery en cette circonstance. Le lieutenant de vaisseau Poret de Blosseville, perdu corps et biens, pendant le voyage artique de *Lilloise*, a débuté par Terre-

(1) *Vide* Laverdière : œuvres de Champlain, tome 6, p. 331-32.

neuve. Rouillé comte de Jouy, ministre de la marine, envoya ici de Chabert alors enseigne des vaisseaux du roi, plus tard vice-amiral et mort aveugle. Il devait rectifier les cartes des côtes de l'Acadie, de l'île Royale (Cap-Breton) et de Terreneuve. Le comte de la Galissonnière fut le rapporteur de ce beau travail, à l'Académie Royale des Sciences, le 6 septembre 1752. Le contre-amiral Cormas de Kerjulien qui, à sa mort, comptait trente-six ans effectifs de service, pendant lesquels il avait fait vingt-cinq campagnes et assisté à onze combats sans avoir jamais été blessé, fit une croisière de Terreneuve. Il se plaisait à la rappeler souvent, car il faillit y être écrasé par une banquise. En 1696 Danycan y vint en expédition sur le *Diamant*. Il venait porter secours aux pêcheries, et il aida de Brouillan, gouverneur de Plaisance, à prendre aux Anglais le port Saint-Jean ainsi que l'établissement du Foullon. En allant et en revenant, Danycan fit nombre de prises anglaises.

Tour à tour le vice-amiral baron Dubourdieu, les capitaines de vaisseaux comte de Fleurieu, et le vicomte Fleuriot de Langle qui, de concert avec de Lapérouse, détruisit les forts de Galles et d'York, dans la baie d'Hudson, y firent de longues études de manœuvres, de courants et de température. Un autre capitaine de vaisseau, le comte Granchain de Sémerville, appelé en 1784 au commandement de la station de Terreneuve, se chargea, avec la frégate la *Nymphe*, de relever

astronomiquement et hydrographiquement la partie sud de l'île. Ses notes au ministère disent qu'il s'acquitta de cette mission avec conscience et talent, au moyen des horloges de Berthoud. En 1745 de LaMothe-Picquet, plus tard lieutenant général des armées navales, prit part aux différents combats que la frégate la *Renommée* livra dans les parages de Terreneuve. De Lapérouse vint croiser dans le golfe St-Laurent avec son vaisseau le *Sceptre* et les frégates l'*Astrée* et l'*Engageante* avant d'aller ravager la baie d'Hudson. Dans cette expédition, dit une lettre au ministre, " non-seulement il vainquit les obstacles naturels d'une mer hérissée d'écueils et de banquises, mais il sût concilier l'humanité avec l'obéissance, en épargnant un magasin rempli de vivres, afin que les Anglais, qui s'étaient enfuis dans les bois, retrouvassent de quoi subsister. " Pendant six mois le vice-amiral de Leissègues, alors lieutenant de vaisseau, croisa sur les côtes de Terreneuve avec le brick le *Farel.* Le chef d'escadre marquis de Létanduère y fit de l'hydrographie, ainsi que le contre-amiral L'Hermitte, l'amiral baron de Mackau et le capitaine de vaisseau de *Kerhallet.* En 1697 le marquis de Nesmond croisant sur le grand banc captura trois navires anglais richement chargés. Au commencement du siècle dernier le célèbre corsaire malouin Alain Porée y fit aussi de grosses prises. Le 28 août 1796 le contre-amiral Richery apparut à son tour

sur les bancs. Il était envoyé par l'amiral comte Truguet, ministre de la marine. " En moins de quinze jours, dit l'histoire des marins français il brûla ou ruina toutes les pêcheries anglaises du Grand Banc, des îles de St-Pierre-Miquelon et même de la côte du Labrador. Il prit en outre ou coula plus de 80 navires et anéantit ainsi pour plusieurs années le commerce britannique dans ces parages. Avant Richery, en 1754, le vice amiral Thévenard, plus tard ministre de la marine, étant lieutenant à bord de la *Comète* avait reçu l'ordre d'armer une patache avec laquelle il détruisit les établissements de la côte nord du Labrador. Enfin, résultat plus pacifique, ce fut dans le golfe Saint-Laurent que le capitaine de vaisseau Jean-François du Cheyron, chevalier du Fouillon, tué aux cotés de Vaudreuil sur le *Triomphant*, à la bataille de la Dominique, eut l'idée, étudia et finit par mener à bonne fin son fameux code intitulé : " *Signaux de nuit et pour les temps de brume.* "

Voilà une partie du bilan de Terreneuve et de la mer qui l'entoure. J'en passe et des meilleurs. Quant à Louisbourg et à Québec il ne faut pas y toucher. Il me faudrait alors écrire volumes sur volumes. N'est-ce pas du chef d'escadre Beaussier de l'Isle qu'il a été dit ?

—En 1756, mis à la tête d'une escadre de 3 vaisseaux armés en flûte et d'autant de frégates, il fut chargé de transporter des troupes à Québec, ainsi que de l'argent à Louisbourg. Il avait

rempli la première partie de sa mission, quand il rencontra 2 vaisseaux anglais accompagnés de 2 frégates. Après avoir débarqué l'argent et les malades, il alla à la rencontre de l'ennemi ; et bien qu'abandonné sur le *Héros*, au moment même de l'action par son escadre, il força les deux vaisseaux à faire retraite.

Ce beau fait d'armes est consigné dans des documents inédits qui sont entre les mains des descendants de ce brave marin.

Cette famille tenait de race. Le neveu du précédent, le chef d'escadre comte Beaussier de Châteauvert est chargé en 1757 de conduire une escadre de 12 vaisseaux, armés en flûte, et chargés de vivre et de troupes pour le Canada. Il met son pavillon sur la *Sirène* et accomplit heureusement sa mission, en dépit de l'escadre anglaise.

Le lieutenant général des armées navales le comte de Guichen prend une part active au combat du *Héros*. Il seconde puissamment son chef Beaussier de l'Isle. En 1755 il fait comme second du vaisseau *l'Opiniâtre* l'expédition de Du Bois de la Mothe, au Canada.

En parlant du comte Chaffault de Besné, plus tard lieutenant général des armées navales, la *Biographie Bretonne* ne dit-elle pas ?

—Devenu chef d'escadre et chargé, en 1758, de porter des troupes au Canada, cet officier partit de Rochefort avec une division composée de cinq vaisseaux et d'une frégate. Trouvant le port

de Louisbourg bloqué par dix vaisseaux, il débarqua les troupes dans la baie de Sainte Anne, et bientôt la perte de la colonie rendant sa présence inutile, il prit le chemin de la France."

A son tour la *Biographie saintongeoise* mentionne un nom que tout le monde a oublié.

— " Jean Cochon-Dupuy, dit-elle fut un grand chirurgien et un homme de cœur. En 1745 il eût à lutter contre le scorbut pestilentiel apporté à Rochefort par l'escadre qui ramenait dans cette ville la garnison de Louisbourg. L'intensité du fléau fut telle, que plus de 150 chirurgiens, pharmaciens, aumôniers et sœurs de charité périrent de leur dévouement à soigner les 3000 malades atteints de la peste. Dupuy qui s'était particulièrement distingué par son zèle et son habileté, reçu en 1753, — il avait près de 80 ans—des lettres de noblesse."

Qui connait aujourd'hui Jean-Baptiste Degaulle, ingénieur hydrographe ? Les *Archives de l'Académie Royale de la Marine* nous disent néanmoins que se trouvant en 1758, à Louisbourg, lors de la prise de cette ville, il s'échappa avec huit de ses camarades, au moment où elle ouvrait ses portes aux Anglais. Degaulle aborda à Gaspé, et au prix de fatigues inouies, il arriva à Québec, où pendant quelque temps, pour vivre, il enseigna la navigation."

Qui sait ici, ce dernier trait d'héroisme de Dubois de la Mothe, mort vice-amiral, de cet officier qui se distingua pendant les guerres de

Québec et de Louisbourg ? Il vivait retiré dans ses terres, dit l'histoire malouine, quand, apprenant au mois de septembre 1758 que les Anglais avaient débarqué à Saint-Malo, il s'y rendit en poste, malgré ses 75 ans, et il combattit au premier rang dans l'affaire de Saint-Cast, jusqu'à ce que le dernier anglais eut été jeté à la mer.

Quel est l'historien qui a mentionné le nom de La Pérouse et de La Touche-Treville rencontrant le 21 juillet 1781, à la hauteur de Louisbourg, trois frégates et trois corvettes anglaises chargées de la protection d'un convoi, leur livrant combat et finissant par s'emparer d'une corvette et du plus gros vaisseau ennemi, le *Charlestown*.

Et Pierre JeanBart, neveu du plus populaire des corsaires français, savez-vous comment et pourquoi il est mort ? L'histoire de sa famille que j'ai eu le plaisir de lire et de relire va nous le dire avec toute l'éloquence du laconisme.

—" Capitaine de brûlot en 1758, il avait reçu le commandement de deux frégates chargées d'aller porter des vivres à Louisbourg. Le 27 mars 1759, il rencontra, dans la baie du Calvados deux grosses frégates anglaises, le *Southampton* et le *Melampus*. Bien qu'abondonné par l'*Harmonie*, et coupé par une troisième frégate, il se défendit avec la *Danaé* contre trois navires, jusqu'à ce qu'un boulet lui eut emporté les deux cuisses. Il se fit mettre alors dans une barrique

de son et ne cessa de commander jusqu'à son dernier soupir. Son fils Benjamin qui le remplaça dans le commandement fut lui-même blessé mortellement et faute d'officiers la *Danaé* fut obligé d'amener après un combat de six heures.

Les annales de la marine française citent plusieurs cas de courage semblable à celui de Jean Pierre Bart, entr'autres celui du contre-amiral Coudé. " Envoyé en France sur la corvette la *Junon* qu'il commandait pour faire connaître le succès de la division Pontèves-Gien, lors de l'attaque des forts anglais de Guinée, il eut à soutenir contre divers bâtiments jusqu'à cinq engagements, dans l'un desquels il fut horriblement brûlé par l'explosion d'un baril de poudre ; mais sans quitter son poste il se fit plonger dans une barrique d'eau et continua à donner ses ordres. Coudé était alors enseigne de vaisseau.

Il y a aussi le cas de Du Petit-Thonars, de ce brave marin qui, pendant son séjour aux Etats-Unis où, sous la Terreur, il demeura trois ans pendant lesquels il fit deux tentatives infructueuses pour visiter le Canada et explorer le Nord-Ouest. A Trafalgar, écrit la sœur de ce brave officier, le *Tonnant* matelot d'arrière de l'*Orient* força le *Bellerophon* d'amener son pavillon, et il se fit abandonner du *Majestic* ; mais quand l'incendie se fut déclaré à bord du vaisseau amiral l'*Alexandre* et le *Swiftsure* concentrèrent leur feu sur Du Petit-Thonars. Après avoir eu le bras droit puis le bras gauche,

enfin une jambe emportés par trois boulets, l'héroïque commandant se fit metttre dans une cuve pleine de son, pour avoir encore le temps de donner l'ordre de clouer son pavillon.

Le comte d'Orvilliers, plus tard lieutenant général des armées navales, faisait campagne à Québec en 1754. En 1819 le lieutenant de vaisseau Alexandre Ferdinand Parceval Deschènes, plus tard amiral et sénateur, recevait la croix de la Légion d'Honneur et le commandement du *Faune* pour un acte de sauvetage presqu'impossible. Il avait dégagé la frégate l'*Africaine*, échouée sur la terrible île du Sable, cette île qui chaque année réclame incessamment ses proies à toutes les marines du monde.

Mais rompons le défilé de tous ces glorieux marins. Qu'ils retournent à l'histoire.

Ne retenons auprès de nous que quatre de ces illustres gens de mer. Ils nous intéressent particulièrement. Voici d'abord le marquis de la Jonquière. Celui-là n'est pas Canadien, mais sa mort en a fait l'un des nôtres : nous le gardons. Viendront ensuite le comte de Vaudreuil et Jacques Bedout nés à Québec, et le comte Martin, né à Louisbourg.

Les notes que vous allez lire sur ces hommes ont été puisées aux sources les plus autorisées : Elles viennent des *Archives de la Marine* ; des *Mémoires de Duguay-Trouin* ; des *Gloires maritimes*, des *Marins célèbres* : du *Moniteur de la Flotte* ; des *Biographies Bretonnes et Saintongeoises* ; de l'*his-*

toire de l'ordre de Saint-Louis ; des *Fastes de la Légion d'Honneur :* des *Mémoires d'un amiral*, par Jurien de la Gravière : du *Précis historique* du comte de Pouget, des histoires du Canada de Garneau, de Ferland, et des lettres, dépêches, et documents particuliers ou inédits.

I.

LE MARQUIS DE LA JONQUIERE.

Jacques de Taffanel, marquis de la Jonquière naquit en 1680, au château de Lesgraïsses, près d'Albi, en Languedoc. Dès l'âge le plus tendre il fut destiné à la marine. A 20 ans, il est lieutenant de vaisseau. Il fait partie du carré de l'*Achille* et prend part avec Duguay-Trouin à toutes les péripéties du fameux siége de Rio-Janeiro. Pendant la durée de cette expédition qui étonna le monde entier, de la Jonquière fit preuve d'un sang-froid, d'une valeur et d'un jugement extraordinaires. Les mémoires de Duguay-Trouin nous le montrent partout à la première place.

Les troupes françaises sont devant la ville assiégée, mais elles manquent d'eau. Il faut s'assurer d'une aiguade. Duguay ordonne au chevalier de Beaune et à de la Jonquière, de faire embarquer des troupes et de s'emparer de quatre bâtiments marchands portugais, mouillés près de l'endroit où il comptait faire sa descente.

Cet ordre dit Duguay-Trouin, fut exécuté pen-

dant la nuit, si ponctuellement, que le lendemain matin notre débarquement se fit sans confusion et sans danger. Il est vrai que j'avais usé de ruse et que j'avais tâché d'ôter la connaissance de cette expédition aux ennemis par d'autres mouvements et par de fausses attaques qui attirèrent toute leur attention,

Une fois à terre, Duguay-Trouin divise en trois son corps de débarquement. Il se place au centre avec le troisième, et il en donne le détail au chevalier de Beaune, ayant toujours sous ses ordres de la Jonquière. Le terrain est mouvant et marécageux par endroit. De la Jonquière suggère à M. de Beaune de faire faire "des chandeliers de bois à six pattes ferrées. Ils se fichaient en terre et on plaçait sur eux les pierriers assez solidement."

La chronique du siège ajoute :

" Cette artillerie marchait dans le centre du plus gros bataillon, et quand on jugeait à propos de s'en servir, le bataillon s'ouvrait. "

La veille de l'assaut Duguay-Trouin envoie encore le chevalier de Beaune et de la Jonquière " tout le long de la côte pour reconnaître les endroits par où il pourrait le plus aisément forcer l'ennemi. "

Le vingt, l'assaut est décidé. Laissons la parole à Duguay-Trouin.

" Aussitôt que la nuit fut fermée, je fis embarquer dans les chaloupes les troupes destinées à l'attaque des retranchements dits des *Bénédic-*

tins, avec ordre de s'aller loger, avec le moins de bruit qu'il serait possible dans cinq vaisseaux portugais mouillés auprès. Elles se mirent en devoir de le faire ; mais un orage qui survint, les ayant fait apercevoir à la lueur des éclairs, les ennemis firent sur ces chaloupes un très-grand feu de mousqueterie. Les dispositions que j'avais vues dans l'air m'avait fait prévoir cet inconvénient. Pour y remédier, j'avais envoyé ordre, avant la nuit, au *Brillant*, au *Mars* et dans toutes les batteries de pointer le jour tous leurs canons sur les retranchements portugais et de se tenir prêts à tirer dans le moment qu'ils verraient partir le coup d'une pièce de la batterie où je m'étais posté. Ainsi dès que les ennemis eurent commencé à tirer sur nos chaloupes je mis moi-même le feu au canon qui devait servir de signal, lequel fut suivi dans l'instant d'un feu général et continuel des batteries et des vaisseaux, qui joint aux éclats redoublés d'un tonnerre affreux et aux éclairs qui se succédaient les uns aux autres, sans laisser presqu'aucun intervalle rendait cette nuit affreuse. La consternation fut d'autant plus grande parmi les habitants, qu'ils crurent que j'allais leur donner assaut au milieu de la nuit.

" A la petite pointe du jour je m'avançai à la tête des troupes pour commencer l'attaque du côté du fort de la Conception. J'ordonnai à M. le chevalier de Goyon de filer le long de la côte avec sa brigade et d'attaquer les ennemis par un

autre endroit. J'envoyai en même temps ordre aux troupes portées dans les cinq vaisseaux de donner l'assaut aux retranchements des Bénédictins.

" Dans le moment que tout allait s'ébranler M. de la Salle qui avait servi d'aide-de-camp à M. du Clerc, —ce chef de la première expédition, fut assassiné par les Portugais—et qui était resté prisonnier dans Rio Janeiro, parut et vint me dire que le peuple et les milices effrayés de notre grand feu dès qu'il avait commencé et ne doutant pas qu'il ne fut question d'un assaut général, avaient été frappés d'une terreur si grande, que dès ce temps-là même ils avaient abandonné la ville avec une confusion que la nuit et l'orage avaient rendue extrême, et que cette terreur s'étant communiquée aux troupes réglées, elles auraient été entraînées par le torrent. En se retirant, elles avaient mis le feu aux magasins les plus riches et laissé des mines sous les forts des Bénédictins et des Jésuites pour y faire périr du moins une partie de mes troupes. Qu'ayant su de quelle importance il était de m'en avertir à temps, il n'avait rien négligé pour cela et qu'il avait profité du désordre pour s'échapper,

" Toutes ces circonstances qui me parurent d'abord incroyables et qui pourtant se trouvèrent bien vraies me firent presser ma marche. Je me rendis maître, sans résistance, mais avec précaution, des retranchements de la Conception,

et de ceux des Bénédictins. Me mettant alors à la tête des grenadiers, j'entrai dans la place et je m'emparai de tous les forts et des autres postes qui méritaient attention. Je donnai en même temps ordre d'éventer les ruines, après quoi j'établis la brigade de Courserac sur la montagne des Jésuites pour en garder tous les forts.

" En entrant dans cette ville abandonnée, je fus surpris de trouver d'abord sur ma route les prisonniers qui étaient restés de la défaite du commandant du Clerc. Ils avaient dans la confusion brisé les portes de leurs prisons et s'étaient répandus de tous côtés dans la ville pour piller les endroits les plus riches. Cet objet excita l'avidité de mes soldats et en porta quelques-uns à se débaucher. J'en fis faire, sur le champ même, un châtiment sévère qui les arrêta et j'ordonnai que tous ces prisonniers fussent conduits et consignés dans le fort des Bénédictins. "

M. M. de Goyon et de Beaune, celui-ci, ayant sous ses ordres le marquis de la Jonquière furent chargés par Duguay-Trouin de la délicate mission d'empêcher, ou du moins de diminuer le pillage dans une ville ouverte, ce qu'ils firent avec autant de sévérité que de succès.

A quelques jours de là, deux compagnies françaises commandées par MM. de Brugnon et de Cheridan, soutenues par la compagnie des caporaux de Duguay-Trouin tombèrent dans une forte embuscade. De Beaune ayant de la

Jonquière en sous-ordre courut à la rescousse avec deux bataillons. Le journal de campagne dit qu'ils enfoncèrent les ennemis, en tuèrent plusieurs et mirent le reste en fuite.

" Leur commandant, nommé Arneau, homme de réputation parmi eux demeura sur place. De Beaune et de la Jonquière laissèrent à M. de Brugnon, qu'ils venaient de délivrer, l'honneur de présenter ses armes et son cheval à Duguay-Trouin. Celui-ci dans une de ses lettres dit :

—C'était l'un des plus beaux que j'ai vu.

En présentant le rapport de cette glorieuse campagne au Roi de France, le célèbre marin rendait justice à la valeur, à la fermeté, aux connaissances et à la bonne conduite de ses officiers.

—Ils m'ont été, concluait-il, d'une ressource infinie dans tout le cours de cette entreprise, et j'avoue avec plaisir que c'est par leur activité, par leur courage, par leurs conseils que je suis parvenu à surmonter un grand nombre d'obstacles qui me paraissaient au-dessus de mes forces.

Le marquis de la Jonquière pouvait à juste titre réclamer sa part des éloges de ce grand marin. Duguay-Trouin n'était pas prodigue de compliments, si peu qu'un jour, faisant, à un amiral, l'éloge d'un officier, celui-ci lui dit en riant :

—Il faut vous en croire, car ce marin est peut-être le seul que vous ayez jamais loué.

Dans cette expédition de Rio Janeiro tous les officiers de l'escadre de Duguay-Trouin touchèrent de riches parts de prise. Elles auraient été encore plus fortes si le *Magnanime* commandé par l'ami intime de l'amiral, le chevalier de Courzerac eut pu rallier Brest. Il était chargé de plus de six cent mille livres en or et en argent et il était en outre rempli de marchandises précieuses. Jamais on n'entendit parler de lui, ni de son matelot, la frégate le *Fidèle*. Ils coulèrent à pic pendant la grande tempête qui faillit engloutir Duguay-Trouin lui-même à la hauteur des Açores.

Le 22 février 1744, on retrouve de la Jonquière capitaine de pavillon à la bataille de Toulon. On sait l'histoire de ce grand combat naval. Court de la Bruyère commandait la flotte franco-espagnole. Il avait l'ordre d'attaquer *quand même* l'escadre anglaise placée sous les ordres de l'amiral Matthews. A cinq lieues au sud-ouest du cap Sicié il rencontra l'ennemi. Ce dernier avait sous ses ordres 30 vaisseaux dont 5 trois ponts. Court n'avait que 27 vaisseaux dont 15 français. Ils se battirent pendant toute la journée : La flotte de l'amiral Court resta intacte, tandis qu'il réussit à couler aux Anglais le *Malborough*. Matthews passé par un conseil de guerre fut cassé " pour ne pas s'être approché de l'ennemi " et chose extraordinaire, l'amiral Court traduit à son tour devant une cour martiale fut exilé dans ses terres "

pour ne pas avoir annihiler la flotte anglaise. "
Ainsi va la gloire de ce monde.

Dans ce combat naval de Toulon, comme aussi dans celui de la Ciotat, le marquis de la Jonquière se couvrit de gloire, et il fut mentionné dans les dépêches.

En 1746, de la Jonquière était chef d'escadre et faisait partie de la flotte que M. de Maurepas envoyait au secours de l'Acadie (1). Commandée par un marin consommé, M. le duc d'Anville, elle se composait de onze vaisseaux de lignes et de trente transports sur lesquels étaient montés trois mille hommes de débarquement, placés sous les ordres d'un maréchal de camp, M. de Pommeril. La traversée avait été longue et ennuyeuse, car au lieu de mettre six semaines à franchir l'Atlantique, cent jours et plus s'étaient écoulés avant de pouvoir signaler terre, et les vivres diminuaient sans cesse. Enfin, on parvint à relever Chibouctou—aujourd'hui Halifax— et comme c'était le lieu du ralliement, la joie commençait à illuminer toutes ces rudes figures de marins, lorsqu'une tempête terrible fondit sur la flotte et l'éparpilla devant elle, pourchassant certains vaisseaux jusqu'aux Antilles, et en écrasant quelques-uns sur l'île du Sable. Pendant ce temps l'amiral français capeyait et dix jours après le cyclone, parvenait à relever de nouveau Chibouctou, en compagnie de quel-

(1) *Vide*. De Tribord à Babord, par Faucher de Saint Maurice.

ques-uns de ces navires. Mais, hélas ! chacun de ses vaisseaux portaient dans ses flancs un ennemi encore plus terrible que l'ouragan. L'encombrement des entreponts avait amené une épidémie à bord, et bientôt officiers, sous-officiers et matelots moururent par centaine. " Peut-on imaginer rien de plus lugubre que cette flotte enchaînée à la plage par la peste ? que ces soldats et ces équipages encombrant d'immenses baraques érigées à la hâte sur des côtes incultes, inhabitées et silencieuses comme des tombeaux, en face de l'immense océan qui gémissait à leurs pieds et qui les séparait de leur patrie, vers laquelle ils tournaient en vain leurs regards expirants ? Un sombre désespoir s'était emparé de tout le monde. Ce fléau remplissait d'effroi les ennemis eux-mêmes qui se tinrent au loin, dans un moment où ils auraient pu anéantir sans effort l'expédition française, et l'amiral Townshend regardait avec terreur du Cap-Breton, où il était avec son escadre, les ravages qui désolaient ses malheureux adversaires. " (1) Brisé par cette série de catastrophes et d'émotions, l'amiral français ne put y tenir. Un matin on le trouva mort, et la dépouille du duc d'Anville, de l'illustre maison des de La Rochefoucault, enfouie modestement entre deux de ses matelots, alla grossir le nombre des morts illustres et obscurs qui se sont dévoués aux destinées de l'Acadie et de la Nouvelle-France. Pendant plu-

(1) *Vide* Garneau histoire du Canada, première édition.

sieurs années l'amiral d'Anville reposa sur la petite ile McNab en face de Halifax. En septembre 1749, Desherbiers envoya le vaisseau le *Grand Esprit* chercher les dépouilles mortelles du duc et les fit enterrer dans la chapelle du Roy, à Louisbourg, dans le sanctuaire au pied de l'autel. Quelques jours après la mort de l'amiral son successeur, M. d'Estournelle, était frappé par la terrible maladie, et dans un accès de fièvre se trouait la poitrine d'un coup d'épée. Onze cents hommes moururent en quarante-deux jours, ce qui faisait un total de 2400 depuis le départ de France, et comme il y aurait eu folie de lutter plus longtemps contre la peste, le marquis de la Jonquière à qui il ne restait plus que quatre vaisseaux, donna l'ordre du rembarquement et se décida, malgré ces terribles épreuves, à mettre le siége devant Port-Royal. Mais la tempête se remit de la partie, et force fut de regagner l'Europe, laissant sur la côte inhospitalière de la Nouvelle-Ecosse la fine fleur de la noblesse, de l'esprit et du courage de la marine française.

Lorsque de la Jonquière alla faire rapport de cette terrible catastrophe au ministre, M. de Maurepas le consola en lui disant :

—Quand les éléments commandent, ils peuvent bien diminuer la gloire des chefs ; mais ils ne diminuent ni leurs travaux ni leurs mérites.

Rentré en France de la Jonquière fut nommé gouverneur du Canada, et chargé de convoyer

avec deux vaisseaux de guerre et deux frégates une flotte marchande de quarante voiles. En face de l'île d'Aix il fit la rencontre du chevalier de Saint Georges avec trois navires du Roy. Il lui proposa de faire voile de conserve jusqu'au cap Finistère. Nous étions, écrit-il, au 10 mai 1747. Quatre jours plus tard, à la hauteur du cap Ortegal, les vigies signalèrent 17 bâtiments de haut bord. C'était la flotte des amiraux Anson et Warren. De la Jonquière ne pouvait laisser prendre son convoi. Il lui fit signal de laisser porter toute voile et il fit faire branle-bas de combat. Enveloppés, cernés de toutes parts, criblés de boulets, leurs navires frappés dans leurs œuvres vives, leurs mâts à la mer, de la Jonquière et de Saint Georges rendaient coup pour coup. Ah ! ce fut un beau combat et quand, coulant bas ils furent obligés d'amener pavillon, 31 navires marchands du convoi étaient déjà loin en sûreté, sous l'horizon. Anson ne put en prendre que neuf.

Mené à Londres, le marquis de la Jonquière y fut reçu en héros. On rendit justice à sa valeur et le commandant du *Windsor* qui l'avait spécialement combattu écrivait à l'Amirauté :

—Je n'ai jamais vu une meilleure conduite que celle du commandant français. Pour dire la vérité, tous les officiers de cette nation ont montré un grand courage. Aucun d'eux ne s'est rendu que quand il leur a été absolument impossible de manœuvrer.

Ce ne fut qu'au mois d'Août 1749, que le marquis de la Jonquière put venir relever de son commandement le comte de la Galissonnière et permettre à cet homme de mer d'aller s'immortaliser à son tour en inscrivant dans les fastes de l'histoire navale de France la victoire de Minorque. Coïncidence assez curieuse, en cette journée mémorable, de la Galissonnière eut sous ses ordres ce qui devait plus tard devenir la fine fleur des amiraux français. C'étaient Louis Guillonet comte d'Orvilliers, alors capitaine de vaisseau, mort lieutenant général des armées navales ; Pierre André de Suffren-Saint-Tropez alors lieutenant de vaisseau, mort depuis vice-amiral, ayant rang de maréchal de France et bailli de l'ordre de Malte ; Joseph-Antoine Bruni, chevalier d'Entrecastaux, parent de Suffren, alors garde de la marine, promu par de la Galissonnière, enseigne de vaisseau, après la bataille, et mort vice-amiral, en faisant un voyage de découverte en Océanie.

Le combat de Minorque a été reproduit d'une manière admirable par le fameux peintre de la marine Pierre Ozanne.

Je n'ai pas à juger ici la conduite du marquis de la Jonquière, en sa qualité de gouverneur du Canada, Garneau et Ferland se sont chargés de le faire. Je n'ai voulu faire ressortir dans ces quelques notes que de la Jonquière marin et soldat.

Ses nombreuses campagnes, ses blessures, ses

fatigues, ses angoisses l'avaient vieilli avant le temps. Mal desservi à la Cour par les rapports des protecteurs des traiteurs de pelleterie qu'il malmenait sans pitié et par des gens qui l'accusaient de mesquinerie et de népotisme, il tomba dans une noire mélancolie. Les blessures du vieux marin se rouvrirent. L'ingratitude des hommes fit le reste, et le 17 mai 1752, au château Saint-Louis de Québec, Jacques de Taffanel, marquis de la Jonquière, remettait son âme à Dieu.

De la Jonquière était bel homme : il était grand, avait l'œil assuré, très-fin, l'air autoritaire. Ses manières étaient distinguées, un peu froides peut-être et son courage à toute épreuve. Il fut un des grands marins de l'époque. Ce témoignage lui a été rendu par l'ennemi, en apprenant sa mort.

De la Jonquière fut inhumé dans le caveau de l'Eglise des Récollets, à côté de MM. de Frontenac et de Vaudreuil. En 1796, lorsque cet édifice religieux fut incendié, les cendres du comte de Frontenac, du chevalier de Callières, du marquis de Vaudreuil et du marquis de la Jonquière furent inhumées dans la chapelle de Notre-Dame de Pitié, à la Basilique de Québec. Depuis ce temps-là les restes de ceux qui furent gouverneurs, chefs d'escadre, et lieutenants-généraux " pour le roy en la Nouvelle-France, terres et passes de la Louisiane, " dorment dans la ville qui a été le siége de leur Gouvernement,

sans avoir même une épitaphe pour rappeler aux vivants où ils sont et ce qu'ils ont été. (1)

Mais passons à deux grandes figures maritimes du siècle dernier.

II

Les deux de Vaudreuil.

Louis Philippe Rigaud, comte de Vaudreuil naquît à Québec en 1691. Il appartenait à une famille qui a donné à la France nombre d'officiers distingués aux armées de terre et de mer, et deux gouverneurs au Canada. Louis Philippe était l'aîné des onze fils du premier de nos gouverneurs de ce nom. Je ne sais si son père avait

(1) D'après l'histoire du Canada par Smith, publiée à Québec, en 1815, les inscriptions suivantes se lisaient sur les cercueils des gouverneurs de la Nouvelle-France, qui furent enterrés dans l'église des Récollets :

I—M. de Frontenac—" (Cy gyt le Haut et Puissant Seigneur Louis de Baude, Comte de Frontenac, Gouverneur Général de la Nouvelle-France mort à Québec le 28 Novembre 1698. "

II—M. de Callières.—" Cy gyst Haut et Puissant Seigneur, Hector de Callières, Chevalier de Saint-Louis, Gouverneur et Lieutenant Général de la Nouvelle-France, décédé le 26 Mai 1703. "

III—M. de Vaudreuil :—" Cy gist haut et puissant Seigneur Messire Philippe Rigaud, Marquis de Vaudreuil, Grand Croix de l'ordre militaire de Saint-Louis, Gouverneur et Lieutenant Général de toute la Nouvelle-France, décédé le dixième octobre 1725. "

IV—M. de la Jonquière :—"Cy repose le corps de Messire Jacques Pierre de Taffanel, marquis de la Jonquière, Baron de Castelman, Seigneur de Hardarsmagnas et autres lieux, commandeur de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, Chef d'Escadre des armées navales, Gouverneur et Lieutenant Général pour le Roy en toute la Nouvelle-France, terres et passes de la Louisiane. Décédé à Québec le 17 May 1752, à six heures et demie du soir, âgé de 67 ans.

profité de l'édit de Colbert en date de Novembre 1666 qui se lisait ainsi :

—Les gentilshommes et leurs femmes qui auront dix enfants vivants jouiront de mille livres de pension par an—de deux mille livres s'ils ont douze enfants.

M'est avis que la France serait aujourd'hui ruinée si cet édit avait été publié au Canada.

Il fit quelques campagnes sur mer avec son père qui était capitaine de vaisseau et il gagna successivement ses grades inférieurs au Canada, où il servit avantageusement sur les lacs, contre les Anglais et contre les Indiens. Ce fut ainsi qu'il fut promu enseigne en 1711 et lieutenant de vaisseau en 1713. En 1725 le marquis de Vaudreuil expirait à Québec, en laissant des regrets à ceux qu'il avait gouvernés avec tant de sagesse et d'esprit de justice depuis vingt-un ans. Son fils retourna alors en France et reprit le service de la mer. Les notes du temps disent qu'il était " actif, zélé, surtout bon officier et très intrépide."

En 1738 on le retrouve capitaine de vaisseau. En cette qualité il fait les campagnes d'Amérique, de l'Océan et de la Méditerrannée. En 1744 il commande l'*Heureux* à la bataille de Toulon et il s'y fait remarquer d'une façon particulière.

En 1747 il prend le commandement de l'*Intrépide* et fait partie d'une escadre de huit vaisseaux et d'une frégate légère, commandée par le marquis de l'Etanduère. Elle escortait un convoi

de 252 bâtiments de commerce, allant aux colonies d'Amérique. Le 25 octobre au petit jour—étant à 88 lieues nord ouest du cap Finistère—la vigie de hune signale 19 vaisseaux de guerre. —Ils étaient commandés par l'amiral Hawk de la marine anglaise.

Mais laissez-moi mettre devant vous le recit de ce fait d'armes tel qu'il est mentionné par les dépêches du temps.

—" L'Etanduère qui avait d'abord mis en panne pour reconnaître l'Anglais, fit aussitôt signal à sa flotte de passer sous le vent en forçant de voiles. Il fit aussi signal à ses vaisseaux de prendre la ligne de bataille et de se préparer au combat. L'armée anglaise, de son côté, se partagea en deux divisions pour attaquer l'escadre française des deux bords. Le plus grand nombre arriva par tribord, qui était sous le vent, et se trouva, vers midi, à petite portée de canon des quatre vaisseaux qui formaient l'arrière-garde de l'escadre française. L'amiral leur fit alors signe de commencer le combat. Mais les vaisseaux anglais, continuant leur route sous toutes voiles, se trouvèrent bientôt par le travers du *Tonnant*, que montait l'Etanduère et ils dirigèrent leur feu sur lui. Ceux qui avaient pris le côté du vent prolongèrent la ligne française et vinrent mettre l'amiral entre deux feux. Le *Tonnant* se battit ainsi des deux bords, pendant plus d'une heure et demie ; il eut successivement affaire avec quatorze vaisseaux, et, à deux re-

prises différentes, il combattit contre cinq à la fois.

" Le combat durait depuis plus de trois heures, et déjà les quatre vaisseaux de l'arrière-garde, attaqués par des forces supérieures, avaient été obligés d'amener après avoir fait la plus vigoureuse résistance. Le *Tonnant* était dans un tel état de délabrement que les Anglais regardaient déjà sa prise comme certaine ; mais le comte de Vaudreuil, qui, avec deux autres vaisseaux combattit vaillamment à l'avant-garde, s'apercevant de l'état du *Tonnant* et du danger qu'il courait, vira de bord et vint à pleines voiles au secours de son amiral. Le *Terrible* et le *Trident*, qui étaient les deux matelots de l'avant et de l'arrière de l'*Intrépide*, firent tout ce qu'ils purent pour le suivre, mais ils eurent à combattre contre tant d'adversaires, et ils furent tellement désemparés, que, malgré leur courage, les deux capitaines de ces bâtiments se virent forcés d'amener.

" L'Etanduère, lorsque l'*Intrépide* l'eut rejoint, arriva vent arrière sur la ligne ennemie et lui fit faire le même mouvement. Par cette manœuvre, il laissait à bâbord quatre des derniers vaisseaux qu'il avait combattus et qui, arrivant comme lui, auraient pu couper le chemin à l'amiral français en continuant le combat. L'amiral Hawk était de ce nombre ; quatre autres vaisseaux, qui formaient la queue de la ligne anglaise, pouvaient aussi combattre le *Tonnant* par tribord.

" Cette manœuvre hardie déconcerta les anglais, qui s'attendaient à chaque instant à voir l'Etanduère amener son pavillon, et abîmés eux-mêmes par le feu nourri de ces deux vaisseaux, ils les abandonnèrent pour réparer leurs avaries. De Vaudreuil profita de cette inaction momentanée pour donner la remorque à son amiral qui était entièrement désemparé, et bientôt l'*Intrépide* et le *Tonnant* passèrent tous deux fièrement au milieu de l'escadre anglaise qui ne fit aucune manœuvre pour les en empêcher. Ce combat avait commencé à midi, et à huit heures du soir, Français et Anglais étaient encore sur le champ de bataille, mais le feu avait entièrement cessé de part et d'autre. Des huit vaisseaux qui composaient l'escadre de l'Etanduère six avaient été pris, mais les 250 bâtiments marchands étaient en sûreté, la longueur et l'opiniâtreté du combat ayant si bien occupé l'ennemi qu'aucun vaisseau n'avait pensé à se détacher pour l'attaquer. Huit jours après le *Tonnant* et l'*Intrépide* rentraient à Brest, tous deux dans le plus grand état de délabrement."

Nest-ce pas que j'avais raison de citer tout au long cette dépêche. Elle en dit plus long sur l'intrépidité, sur le sang-froid, les connaissances nautiques du comte de Vaudreuil que pourraient en faire des volumes.

A la suite de ce fait d'armes—la manœuvre de Vaudreuil est encore citée aujourd'hui dans la marine comme un trait de génie—Louis XV

nomma cet officier supérieur chef d'escadre. Il donna ordre au peintre de la marine Gilbert de faire un tableau de ce grand combat naval et il en fit cadeau au nom de la marine de France au nouvel officier général. L'original de ce chef-d'œuvre est dans la maison de Vaudreuil. J'en ai vu une copie au musée de Versailles.

L'Etanduère ne voulut pas laisser passer sous silence la belle conduite de son officier.

Trois jours après la bataille, le 28 octobre, pendant que Vaudreuil lui donnait toujours la remorque il lui faisait tenir cette dépêche par un de ses canots :—" Jamais manœuvre n'a été plus belle, plus fière, plus distinguée que celle que vous avez faite, mon cher de Vaudreuil. Vous m'avez tiré d'affaire au moment où j'allais être obligé de céder à la force.

" Il ne s'agit plus que de nous raccommoder pour tâcher de gagner les côtes de France. Nous pouvons bien dire avoir fait la manœuvre des convois, qui est de se faire hacher pour sauver la flotte. Je vous embrasse, mon cher de Vaudreuil, et je vous remercie de votre bon secours. Tâchons de nous tenir bien l'un près de l'autre et de rendre encore un bon combat s'il est nécessaire."

Voilà quelle était la race des marins français du siècle dernier, race qui, Dieu merci, n'a pas dégénéré de nos jours. Haché, démâté, traîné par un navire qui ne valait guère mieux que le sien, l'Etanduère ne songeait qu'à son convoi

qu'il avait sauvé. Il ne voyait plus que cette consigne qu'il transmettait à son camarade.

" Tâchons de nous tenir bien l'un près de l'autre et de rendre encore un bon combat."

En ce moment-là ces deux officiers français, dont l'un né à Québec, perdus sur l'océan, et ne commandant qu'à des épaves, personnifiaient bien la sauvage grandeur et l'indomptable énergie de la France, même quand elle est mutilée et qu'elle semble perdue.

Le 18 octobre 1749, la paix d'Aix-la-Chapelle était conclue. Vaudreuil put se livrer pendant quelque temps au repos. Promu successivement lieutenant général des armées navales en août 1753, commandeur de Saint Louis en 1754, grand'-croix de cet ordre en 1756, les infirmités qu'il avait contractées à la mer l'empêchèrent de prendre part à la guerre de sept ans.

Le comte de Vaudreuil avait une physionomie maligne, spirituelle, moqueuse, ressemblante au buste que Houdon a fait de Voltaire, et que chacun se rappelle avoir vu au foyer de la Comédie Française.

A propos de Voltaire et de Vaudreuil, il me tombe un curieux document sous la main. Dans son *Essai sur l'histoire générale*, Voltaire avait écrit, en parlant du combat du *Tonnant* :

—Des huit vaisseaux français, *sept* furent pris.

Le comte de Vaudreuil lui envoya de suite un mémoire circonstancié sur le combat, priant M. de Voltaire de rétablir les faits.

Ce dernier lui répondit cette lettre que je retrouve dans les papiers du ministère de la marine.

—" Le peu que j'ai dit du combat du Finistère est tiré mot à mot des papiers anglais. Notre nation n'est jamais bien informée de rien dans la première chaleur des événements, et la nation anglaise se trompe très souvent. Je sais au moins qu'elle ne sait pas trompée sur la justice qu'elle a rendue à tous les officiers français qui combattirent cette journée ; et comme vous étiez, monsieur, un des principaux, cette justice vous regarde particulièrement. Il se peut très bien faire qu'on ignorât à Londres si vous alliez au Canada ou si vous reveniez de la Martinique. Il est encore très naturel que les Anglais aient qualifié les six vaisseaux de guerre français de gros vaisseaux du roi, pour les distinguer des autres. L'amiral anglais était à la tête de dix-neuf vaisseaux de guerre, et, quoique vous n'eûtes affaire qu'à quatorze, votre résistance n'est pas moins glorieuse. Je suis encore très persuadé que les Anglais outrèrent, dans les premiers moments de leur joie, leurs avantages, et qu'ils se trompèrent de plus en prétendant avoir pris la valeur de vingt millions. Vous savez qu'à ce triste jeu les joueurs augmentent toujours le gain et la perte.

" Mon seul but avait été de faire voir la prodigieuse supériorité qu'on avait laissé prendre alors sur mer aux Anglais, puisque, de trente-quatre vaisseaux de guerre il n'en resta qu'un au roi, à la fin de la guerre ; c'est une faute dont il paraît qu'on s'est fort corrigé.

" Quant aux espèces (médailles) frappées avec la légende *Finistère* il y en eut peu, et j'en ai vu

une. Je verrais avec plus de plaisir, monsieur, un monument qui célébrerait votre admirable conduite dans cette malheureuse journée. On commencera bientôt une nouvelle édition de cet *Essai sur l'histoire générale*; je ne manquerai pas de profiter des instructions que vous avez eu la bonté de me donner. Je rectifierai avec soin toutes les méprises des Anglais et surtout je vous rendrai la justice qui vous est due. Je n'ai point de plus grand plaisir que celui de m'occuper des belles actions de mes compatriotes. Les rois, tout puissants qu'ils sont, ne le sont pas assez pour récompenser tous les hommes de courage qui ont servi la patrie avec distinction. La voix d'un historien est bien peu de chose; elle se fait à peine entendre surtout dans les cours, où le présent efface toujours le souvenir du passé. Mais ce sera pour moi une très grande consolation, si vous voyez, monsieur, votre nom avec quelque plaisir dans un ouvrage historique qui contient très peu de noms et de détails particuliers. Il s'en faut beaucoup que cet *Essai historique* soit un temple de la gloire; mais s'il l'était, ce serait avec plaisir que j'y bâtirais une chapelle pour vous.

J'ai l'honneur d'être, avec tous les sentiments qui vous sont dus, monsieur, votre etc.,

(signé) VOLTAIRE.

Perclus, infirme, souffrant de ses blessures, le lieutenant général des armées navales, comte Louis-Philippe Rigaud de Vaudreuil, mourut à Rochefort le 27 novembre 1763, laissant un digne successeur de son nom dans la personne de son fils. Ce dernier, connu dans la marine française

sous le nom de marquis de Vaudreuil débuta au service sous les ordres de son père. Il était à bord de l'*Heureux* au combat de Toulon : il avait alors 20 ans. En 1759 revenant du Canada, et escortant un convoi il fut rencontré par deux frégates anglaises, à la hauteur de la baie d'Audierne. De Vaudreuil montait l'*Aréthuse*. Pendant deux heures il livra combat ; démâté de ses deux mâts de hune, il continuait la lutte, lorsque le *Chatham*, vaisseau de haut de bord, vint se mettre de la partie. De Vaudreuil se rendit. Il avait le bras cassé par un coup de fusil, son navire faisait eau, son gréement était haché, mais qu'importe, son convoi était sauvé. Il prit part plus tard au combat d'Ouëssant, s'empara de Saint-Louis de Sénégal, ayant sous ses ordres Corentin Urbain de Leïssègues, plus tard vice-amiral ; il fit les campagnes de la Martinique et de Saint-Domingue, combattit Byron et Kempenfeld, se distingua à la bataille des Saintes, où son capitaine de pavillon, le chevalier Jean-François du Cheyron du Pavillon fut tué à ses côtés en commandant une manœuvre admirable ; il détacha, enfin, sous les ordres du célèbre et infortuné de Lapérouse, un vaisseau et deux frégates avec consigne de détruire les établissements anglais de la Baie d'Hudson. Le marquis de Vaudreuil refusa deux fois d'être gouverneur de Saint-Domingue. La paix de Versailles le trouva lieutenant général des armées navales ; en 1782, il fut nommé inspecteur général de la ma-

rine et en 1784 il était fait grand'croix de Saint-Louis.

Le bailliage de Castelnaudary le députa aux Etats généraux en 1789 et, dans la triste nuit du 5 au 6 octobre, ce fut l'amiral de Vaudreuil qui, resté l'un des derniers auprès de la famille royale, réussit à contenir la populace qui avait envahi les Tuileries. De 1791 au 18 brumaire, de Vaudreuil s'exila en Angleterre, où il fut parfaitement accueilli par l'aristocratie anglaise. Il est mort à Paris le 14 décembre 1802, laissant la réputation d'avoir été le digne fils de son père, et léguant à la marine française le souvenir de son audace, de sa bonté mélangée d'une grande fermeté, et de son attachement profond et raisonné aux choses de la mer.

III

JACQUES BEDOUT.

Québec, le berceau de l'amiral comte de Vaudreuil, est fier de revendiquer aussi Jacques Bedout, contre-amiral.

Jacques Bedout naquit dans une maison sise dans la rue Ste-Ursule à Québec le 14 janvier 1751. Il était fils d'Antoine Bedout, membre du Conseil supérieur de Québec, et de Demoiselle Françoise Barolet. Cette famille compte encore des alliés parmi les Panet, les Dumontier, les Baillargé etc.

Bedout fut baptisé à la paroisse de Notre-Dame,

le lendemain de sa naissance, par Messire Collet, prêtre. Le parrain était maître Jacques de la Fontaine, conseiller du Conseil supérieur, et la marraine mademoiselle Lizette Dumontier.

Bedout déserta la maison paternelle, à 14 ans. Il débuta comme mousse dans la marine marchande, mais bientôt fatigué par cette vie monotone il passa dans la marine de l'Etat. Lorsque la guerre de l'Indépendance américaine éclata, Bedout était lieutenant et s'était acquis une haute réputation de bravoure et d'excellent manœuvrier. Son nom était déjà redouté de l'ennemi, à qui il avait fait plus d'une prise.

En 1794, Bedout était capitaine de vaisseau ; il commandait le *Tigre* et il faisait partie de l'escadre du vice-amiral de Villaret-Joyeuse. Cet officier général croisait en vue de l'ile de Groix avec 12 vaisseaux et deux frégates. Tout à coup l'amiral Cornwallis se présente devant l'escadre française qui lui appuye la chasse. L'amiral anglais se défend bravement. Près de Bedout se tient le vaisseau la *Virginie*, 'capitaine Bergeret. Ce dernier ne cesse de cribler le *Mars*, navire anglais, de coups de canon. Bedout lui-même est enveloppé par cinq vaisseaux ennemis. Il se défend comme un lion et finit par se dégager.

A huit jours de là—le 23 juin, il faisait gros temps—Villaret-Joyeuse fait la rencontre d'une autre escadre anglaise commandée par l'amiral Brideport. *Carpe diem* a dit le poète. Chaque

homme, assure-t-on, a son jour ici-bas ; celui de Bedout était arrivé.

A peine le combat était-il commencé que l'*Alexandre* fait des signaux de détresse. Bedout va à son secours et bientôt son vaisseau le *Tigre*, soutenu par le *Peuple*, le *Redoutable* et les *Droits de l'Homme* sont couverts–à portée de pistolet–par les feux de la *Queen Charlotte*, de la *Queen*, du *Royal George*, du *Sans Pareil* et de l'*Orion*. En vain les voiles du *Tigre* prennent feu, en vain les gréements hachés par les boulets encombrent le pont où gisent les morts, où râlent les blessés, en vain ses mâts abattus sont tombés à la mer, et retenus par les agrès font coups de bélier sur les flancs du *Tigre*, Bedout combat toujours. Il a huit pieds d'eau dans sa cale, sa coque est percée à jour, ses pièces sont démontées, 450 hommes sont tués et blessés, son pavillon est tombé à la mer. Que faire ? Alors le *Tigre* se tait, faute de poudre, faute de boulets, et les Anglais viennent l'amariner. Ils trouvent Bedout en grande tenue, étendu sans connaissance sur son banc de quart. Il a quatre blessures à la tête, dont une très grave.

Son second Jean Gilles Filhol Camas est lui aussi blessé grièvement et le commandement vient d'écheoir à Joseph-Marie Vrignaud, mort plus tard contre-amiral. Ce jeune enseigne a vu tomber successivement tous les officiers qui le précédaient en grade. A lui seul il a " soutenu le feu de l'escadre entière ; " maintenant il veut tirer

un dernier coup de canon à l'ennemi. Il était dans la batterie en train de charger tranquillement une des rares pièces qui restait montée, quand les Anglais lui demandèrent son épée.

Les officiers de Bedout étaient tous de son choix, et on voit qu'il avait l'œil sûr. Puisque j'ai nommé Filhol-Camas, je ferai une digression. Sa conduite à Trafalgar fut si héroïque que l'historien anglais James ne le nomme que "le vaillant capitaine Camas." Il commandait le *Berwick* de 74 canons. L'histoire rapporte que "tous les mâts de ce vaisseau étaient abattus, le navire près de couler lorsqu'un boulet vint couper en deux Filhol qui avait juré de ne jamais amener ses couleurs. Le matin de la bataille, le 21 octobre 1805, cet héroïque capitaine de vaisseau avait recommandé à son chirurgien major, M. Lasserre, d'envoyer à sa famille, en cas de mort, les décorations de son grade "afin d'apprendre à ses enfants comment on s'en rend digne, et de leur donner un exemple de dévouement à imiter."

Voilà de quelle trempe étaient les hommes formés par le québecquois Bedout.

Dans une lettre où il rend compte du combat de l'île de Groix, l'amiral de Villaret-Joyeuse disait à son ami Nielly :

—Le brave Bedout, voyant s'éloigner les quatre vaisseaux anglais, se décide à venir en travers, et il les combat avec une intrépidité, un acharnement, une précision dans la manœuvre qui me font regarder cet officier comme un des plus

braves et des meilleurs manœuvriers, je ne dis point de la marine de la République, mais de toutes les marines !

" Bedout est mon héros ! "

Voilà ce que son chef pensait de lui ; voilà ce que l'histoire a confirmé.

Fox alla aussi loin que de Villaret-Joyeuse. Ayant à parler de ce combat, à la Chambre des Communes, il dit :

—Le capitaine du *Tigre* en combattant pour l'honneur de sa patrie s'est immortalisé à la façon des héros de Rome et d'Athènes. Il a poussé aussi loin qu'eux le mépris de la mort ; et si les hasards de la guerre l'ont fait aujourd'hui notre prisonnier, je lui dois cette justice ;

—Le capitaine de vaisseau Bedout ne s'est rendu que couvert de blessures et de gloire.

Ces paroles se perdirent au milieu des applaudissements et pendant la durée de son séjour en Angleterre le capitaine français fut le lion de la société anglaise.

A partir de cette époque, en compulsant aux archives de la marine les états de service de notre compatriote Bedout, je ne trouve plus que ces notes : *Bedout* (Jacques) promu contre-amiral le 12 avril 1798.

Nommé chevalier de la Légion d'Honneur le 1er décembre 1803.

Nommé commandeur de l'ordre le 30 juin 1804.

En 1809, Gambier vint attaquer Rochefort que

défendait une escadre française composée des divisions de Bergeret, de Willaumez et d'Allemand. Elle était au mouillage. Tout-à-coup l'amiral anglais lance contre elle trente bâtiments transformés en brulôts. Devant ce danger inattendu chaque vaisseau français coupe ses câbles et va s'échouer à la côte. Le *Tonnerre* et l'*Indienne* préfèrent sauter sous drapeau tricolore.

Cette affaire est connue dans l'histoire de la marine française sous le nom "la bataille *des brûlots.*"

L'Empereur fit assembler à Rochefort un conseil de guerre pour la juger sous la présidence du contre-amiral Bedout. Quatre capitaines de vaisseaux se trouvèrent incriminer. Bedout mena ce procès avec sa droiture et son énergie ordinaire. Il y eut deux condamnations, dont une capitale.

L'amiral Jacques Bedout prit sa retraite en 1816. La mort est venu le chercher à Bataillé, département de la Gironde, au moment où il se préparait à faire un voyage ou plutôt un pèlerinage à son vieux Québec qu'il voulait revoir avant de mourir.

Bedout avait 65 ans.

IV

PIERRE MARTIN.

De Québec passons à Louisbourg. Elles ont toujours été sœurs, sœurs de malheur et sœurs de gloire.

Pierre Martin naquit dans cette dernière ville, le 29 janvier 1752. Son père, né sous le ciel ensolleillé de la Provence était venu exercer au Canada son métier de forgeron. Débarqué à Louisbourg il laissa vite le marteau et l'enclume pour servir en qualité de sergent des compagnies franches que l'on levait alors contre l'Anglais.

Trois ans auparavant, le 15 octobre 1749, naissait aussi dans la même ville, Claude Charles Denys de Bonaventure, fils de Claude Denys de Bonaventure, chevalier de Saint Louis, capitaine de compagnie dans le détachement de la marine en garnison à l'île Royale (Cap Breton) et de demoiselle Louise Marguerite Denys de la Ronde. De Bonaventure après avoir servi dix ans dans les troupes du Canada, entra dans la marine. Il commanda la frégate la *Flore* de 1788 à 1789, fut promu major de vaisseau le 1er mai 1786 et capitaine de vaisseau en 1792. Cet officier supérieur canadien eut l'honneur de présider aux débuts et de former dans la carrière maritime celui qui plus tard devait être le vice-amiral Jurien de la Gravière, et devenir paire de France. Le fils de cet officier général qui a laissé de profonds souvenirs dans la marine, pendant ses 58 années de services actifs, dont 22 ans passés à la mer—est devenu lui aussi à son tour un marin célèbre et un écrivain distingué. C'est le vice-amiral Jurien de la Gravière, membre de l'Institut de France.

Quand ils étaient enfants, Martin et de Bona-

venture ont dû souvent jouer ensemble sur cette triste et brumeuse pointe de Cherbourg qui part aujourd'hui du pied des fortifications démantelées de Louisbourg et qui se perd mélancoliquement dans l'Océan. Ah ! je ne m'en rappelle que trop de cette pointe de Cherbourg ! Elle m'a fait pleurer ; j'ai compté un à un ses monticules, rangés comme des sillons. Ils renferment quatre mille tombes de soldats et de matelots, tombes restées sans croix, sans un signe de souvenir. Ces glorieux morts pour la patrie dorment là sans prières, sans un souvenir, bercés par l'éternel requiem de l'Atlantique.

Plus tard quand Martin et de Bonaventure se rencontrèrent en croisière autour du monde, ils eurent, entre deux combats, entre l'amarinage de leurs prises, l'occasion de causer sous le manteau de leur France canadienne, hélas perdue pour eux, car la France de ce temps-là pleurait la perte de Louisbourg et de Québec, cette Alsace et cette Lorraine de l'Amérique du Nord.

Le père de Martin voulait faire un colon sérieux de son fils. Dès l'âge de douze ans il le fit passer en France pour y suivre un cours d'études. Son passage était payé à bord de la flûte le *Saint-Esprit.* La vocation du futur amiral se réveilla en route. Il prenait intérêt à tout ce qu'il voyait, aux observations, aux manœuvres, aux sondages, à toutes les choses de la mer. Un jour il vint demander timidement au capitaine de l'agréer comme mousse.

Celui-ci fit mieux, il le mit à l'école des pilotins, et débarqué à Rochefort Pierre Martin suivit les cours d'hydrographie de ce port. Sur les entrefaites, il avait écrit à son père lui demandant la permission de rester dans la marine. Il voulait s'en faire une carrière sérieuse, disait-il. L'assentiment paternel fut donné, et en 1769 on retrouve Martin suivant l'école de pilotage à bord de la flûte armée la *Nourrice*, sur laquelle il navigua pendant trois années consécutives dans la mer des Indes. Tour à tour aide-pilote, second, puis premier pilote il fait en cette qualité partie de l'escadre d'évolution que commandait en 1775 le comte de Guichen. Martin est à bord de la frégate la *Terpsichore*. Dans un combat livré par ce navire, il lutte en désespéré et se fait crever l'œil gauche d'un coup de sabre.

De 1778 à 1786, les archives de la marine constatent les états de service suivants :

—" 1778. Pierre Martin, maître pilote sur le *Magnifique*. Ce vaisseau fait partie de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse. Martin prend part aux combats d'Ouessant, où il est blessé, à ceux de la Grenade, de la Dominique. Il est grièvement blessé dans cette dernière bataille. Il fait aussi la campagne de Savannah sous d'Estaing.

De 1781 à 1786 il est successivement premier pilote sur la frégate la *Cérès*, dans l'escadre du marquis de Vaudreuil, puis il fait en cette qualité les campagnes des côtes de France sur la

Vigilante, la campagne des Antilles sur la flûte la *Désirée* et l'escadre d'évolution sur la corvette le *Rossignol*."

Ce fut ses dernières campagnes comme pilote. Le marquis de Boufflers venait d'être nommé gouverneur du Sénégal. Boufflers aimait les gens de mer. La nature rude, franche, intrépide de Martin lui plut. Arrivé à St-Louis il le nomma officier de port, lui donna le commandement de la goëlette la *Cousine*, avec la surveillance du service local de la colonie. Pendant trois ans Martin s'occupa à faire le relevé hydrographique de cette partie de la côte d'Afrique, et ses cartes lui méritèrent une excellente note au ministère de la marine. Elles lui valurent la croix de St. Louis. Il fut chargé alors de faire l'hydrographie de l'archipel Bissagos, et à son retour en France en février 1792, Martin reçut son brevet de lieutenant de vaisseau. Embarqué en cette qualité, il protégea pendant quelque temps les convois marchands qui allaient de Nantes à Bordeaux. L'année suivante il passait capitaine de vaisseau. On donna à Martin la frégate l'*Hermione* et l'on mit sous ses ordres la frégate la *Pomone* et la corvette l'*Espoir*.

L'*Hermione* se perdit par une fausse manœuvre de son pilote et Martin traduit devant un conseil de guerre fut honorablement acquitté. On lui donna alors le commandement du vaisseau l'*America* et de la frégate le *Tartu* avec mission de croiser dans la mer du Nord. Au moment de

l'appareillage un canot vint apporter un pli cacheté à Martin. Il était promu au grade de contre-amiral et recevait l'ordre de mettre son pavillon sur le *Républicain*, en rade de Brest et de rallier l'armée navale de Villaret-Joyeuse, avec le titre de commandant de l'une de ses divisions.

Après s'être acquitté de sa mission, l'amiral Martin prit le commandement en chef de l'escadre de la Méditerrannée.

Le comte Pouget, petit fils de cet amiral a résumé ainsi pour M. Lenot, conservateur de la bibliothèque du port de Brest, la carrière militante de son grand père :

" Envoyé à Toulon pour réorganiser ce port qui venait d'être repris sur les Anglais, mon grand père appareilla, dès le mois de juin 1794, avec une escadre de 15 bâtiments rassemblés à la hâte, tint la mer pendant quatre mois et demi, fit plusieurs prises et, embossé dans le golfe Juan, y rendit impuissante la croisière de 20 navires anglo-espagnols. Ayant reçu des renforts, il sortit pour aller combattre les Anglais qu'il rencontra, le 11 mars 1795, par le travers du Nolis, aux environs de Gênes. Bien que réduit à 13 bâtiments par suite des mauvaises manœuvres de deux de ses navires, il n'hésita pas à se mesurer avec les 17 vaisseaux de l'amiral Hotham. L'action s'engagea le 13. Mon grand père y perdit deux vaisseaux dont l'un, le *Censeur* fut pris, et l'autre, le *Ça ira*, commandant Condé, coula à pic sur le champ de bataille ; mais il avait pris, quelques jours auparavant, le *Berwick* qui s'était rendu à l'*Alceste*, commandant La

Taille, et l'ennemi ne fit plus aucune tentative pour recommencer la bataille.

" De retour à Toulon, mon grand père Martin y trouva six vaisseaux arrivés de Brest sous le commandement du contre-amiral Renaudin, l'ancien commandant du *Vengeur*. L'insubordination des équipages, qui dégénéra plusieurs fois en révolte ouverte, une épidémie et le dénûment de l'arsenal de Toulon retardèrent le départ de l'escadre qui ne put s'effectuer qu'en juin. Le 13 juillet, l'amiral Martin rencontre près des îles d'Hyères, au cap Roux, la flotte d'Hotham composée de 23 vaisseaux. Quoiqu'il n'en eut lui-même que 17, mon grand père accepta la lutte. Elle fut des plus glorieuses pour la France et sans l'incendie qui éclata à bord de l'*Alceste*, l'escadre Martin n'aurait éprouvé aucune perte. Ce vaisseau, commandé par Leblond de Saint-Hilaire qui périt dans l'affaire, sauta en combattant, son pavillon haut. L'escadre rentra à Fréjus. Nommé au commandement du port de Rochefort la même année, puis vice-amiral vers le commencement de 1786, mon grand père Martin, chargé de coopérer à la seconde expédition d'Irlande, expédia la division Savary ; mais son refus de participer, de sa personne, à une entreprise qu'il désapprouvait, le fit mettre en non-activité. Il alla prendre part, sur le *Real Carlos*, à une bataille que le contre-amiral Malgarejo, qui commandait cinq vaisseaux et une frégate, soutint en rade de l'île d'Aix, et où les Anglais furent repoussés avec perte.

" Nommé préfet de Rochefort, lors de l'institution des préfectures maritimes, grand officier de la Légion d'Honneur, et enfin comte de l'Empire, mon grand père faillit être nommé

chef de l'armée navale qui partit de Cadix sous les ordres de Villeneuve. Si cette nomination avait eu lieu, elle aurait peut-être épargné à la France le désastre de Trafalgar."

C'est ainsi que le petit fils de l'amiral Martin décrit à un ami la carrière militaire de son aïeul.

Dès 1810, la forte constitution de l'amiral Martin commença à se ressentir des conséquences qu'entraîne le rude métier de la mer. Il tomba malade et fut remplacé dans la préfecture de Rochefort par l'amiral Truguet. En 1815, il était mis à la retraite. L'amiral en sentit un vif chagrin,qui fut aggravé lorsqu'il apprit qu'on l'avait rayé des cadres de la marine *pour avoir osé faire visite à l'Empereur*, de passage à Rochefort, en route pour le tombeau de Ste-Hélène. Fidèle à son serment, Martin s'était rendu auprès de Napoléon I. Le souverain l'embrassa et lui demanda pourquoi il avait quitté si tôt la marine ;

—Sire, je n'ai jamais demandé ma retraite. Elle m'a été donné sur votre ordre au moment où je m'y attendais le moins.

—On m'a donc trompé dit l'Empereur. Hélas les princes ne pourront jamais savoir la vérité, et il embrassa une seconde fois Martin en lui disant adieu.

Plus tard on fit servir de nouveau la pension de retraite de vice-amiral, au comte Martin, mais le coup fatal était porté. La longue et douloureuse maladie qui le minait depuis dix ans finit par avoir raison de cet homme de fer, et le 1er

novembre 1820, le vice-amiral comte Martin mourait à Rochefort, âgé de 68 ans.

Les journaux du temps disent que l'amiral Martin était d'une taille médiocre, mais d'une grande force de corps qui, plus d'une fois, lui avait servi dans les combats et dans l'appaisement des séditions. " Sous une enveloppe dure il cachait une intelligence vive et pénétrante ; son caractère était grand et noble, son courage bouillant et indomptable. Il avait un frère dans la marine, homme sans éducation et qui n'avait pu parvenir qu'au grade de contre-maître. Martin, lorsqu'il fut nommé à la préfecture de Rochefort, appela son frère dans ce port. Il améliora sa position par tous les moyens possibles, mais jamais il ne voulut lui donner d'avancement dans sa profession, certain qu'il était que ce marin ne pouvait remplir convenablement qu'un poste subalterne. "

Ce trait cité lors de la mort de l'amiral, par un des journaux de la Charente, peint d'un seul coup le comte Pierre Martin.

***

Vous venez de lire la vie de quatre amiraux qui touchent de près au Canada. Sur ce nombre, deux, le marquis de la Jonquière et le comte Martin sont morts de marasme et de peines, voyant leurs services méconnus, oubliés, et n'ayant pour partage au déclin d'une vie honorable et militante que l'ingratitude des grands, la fatuité des petits.

Hélas ! la mer a ses joies, elle a ses tristesses qu'elle fait partager à ceux qui lui ont donné leur existence. Quant le canon gronde, quand le combat s'engage, quand l'ennemi se tord, se plie, râle et se rend, c'est alors que la poitrine du marin vainqueur s'ouvre et se dilate. Il a donné un gage de plus de son dévouement à la patrie : il regarde alors la mer avec amour : c'est sa reine, c'est sa maîtresse. Viennent les tempêtes, les cyclones, les dangers routiers, la vigie est là aux bossoirs,aux mâts de hune, chacun est à son poste. C'est que la mer veut à son tour éprouver son fiancé ; elle veut lui faire sentir les âcres voluptés du danger ; pour savoir s'il est digne d'elle, elle le met face à face avec la mort. Le matelot intrépide sait à qui il a affaire. " Ses muscles sont d'acier, sa volonté aussi ; son œil perce les ténèbres, voit les brisants. Un vigoureux coup de barre ramène brusquement la frégate dans le lit du vent." Inclinée sous ses huniers, elle laboure de lagueule de ses canons la vague furieuse et regagne la haute mer.

Voilà les joies de l'Océan. La mer réserve encore d'autres jouissances aux siens. On a signalé du sémaphore l'arrivée d'une corvette partie depuis trois ans. Dans ses lointains voyages l'équipage a donné des terres nouvelles à la géographie ; le commandant, l'état major apportent des faits inconnus à la science. Désormais tous ceux qui ont pris part à cette exploration dans les régions de l'inconnu et du mys-

tére, seront célèbres d'une gloire encore plus enviable que celle donnée par la guerre ; au moins, ceux-là ils n'ont pas versé le sang humain.

Autres joies de la mer, c'est quand la fortune vous a été contraire, mais que l'on sait que le tableau d'honneur de l'histoire contiendra des noms inscrits pour des actes d'héroïsme comme ceux-ci :

—*L'amiral marquis de Grasse.* Il lutte jusqu'au soir contre quatre vaisseaux anglais qui l'écrasent de leurs feux combinés. A six heures un cinquième adversaire vient l'achever ; c'est l'amiral Hood. De Grasse se rend après douze heures de combat, n'ayant plus sur son pont que trois hommes sans blessures, lui compris, et son navire coule bas avant d'arriver à Plymouth.

—L'Héritier, commandant de l'*Hercules.* Je vous rends compte M. le ministre de la marine du combat que j'ai soutenu au large de Brest, le 20 avril 1798, contre un gros vaisseau anglais.

" Je ne puis mieux vous convaincre de la nécessité où nous étions de nous rendre, qu'en vous présentant le tableau suivant : quatre-vingt-six hommes tués et deux cent vingt-cinq blessés, sur un équipage de six cent soixante hommes ; cent soixante-dix boulets, tant à bord que dans le corps du bâtiment et dans les mâts ; seize canons démontés ; la barre du gouvernail, les ponts et les câbles traversés dans plusieurs endroits ; le cabestan rompu, partie des pompes brisées ou démontées, toutes les mâtures hachées et le feu à bord."

Quand on a passé par tous ces dangers, on peut lever le front haut, et aux heures monotones de la retraite, on peut encore regarder la mer en lui disant :

—J'ai connu toutes les joies que tu as pu me donner et tes flots se murmurent en ce moment que ni eux ni la France n'ont eu honte de moi.

Il y a aussi d'autres jouissances qu'elle réserve à ses élus. Il arrive que quelquefois au milieu ou vers la fin de sa carrière plus d'un brave marin s'arrête, se recueille, dit adieu au drapeau et se refuge aux pieds de Dieu. C'est ainsi que le comte d'Orvilliers, lieutenant général des armées navales, considéré par les Anglais et par les Espagnols comme le plus grand tacticien de son temps, se retira à Paris dans le monastère de St. Magloire ; c'est ainsi que le vice-amiral marquis de Coëllogon reçut sur son lit de mort le bâton de maréchal de France qu'on était allé lui porter à la maison professe des Jésuites, où il s'était réfugié de dégoût, depuis quelques années. C'est ainsi que dernièrement un brillant officier de marine, le lieutenant de vaisseau Olivieri, de retour des mers de Chine où il s'était illustré par son courage et où il avait été décoré, allait frapper à la porte de l'abbaye de Solesmes, et ensevelissait dans le silence et dans la contemplation de l'éternité tout ce que la gloire d'ici-bas lui promettait, tout ce que la gloire d'ici-bas lui aurait tenu.

De pareils sacrifices peuvent compter à coup

sûr parmi les joies de la mer ; elles rapprochent trop des joies éternelles.

Quant aux tristesses de l'Océan, elles vous accablent au moment le plus inattendu.

Les tristesses de l'Océan, c'est faire ce que faisait ce célèbre corsaire Cassard, c'est avancer 3.000.000 sur ses prises au commerce de Marseille, plaider, déplaire au ministre — alors le cardinal Fleury — et mourir au château de Ham, en Picardie, après une détention de 14 ans. C'est être banni de son pays, comme le ministre de la marine de la Croix de Castries l'a été par la révolution et aller demander refuge à celui qu'il avait vaincu à Clostercamp, au duc de Brunswick ; c'est mourir comme lui sur la terre étrangère et, oublié des siens, se faire élever un monument par celui que l'on a vaincu au nom de la France.

En voici une autre tristesse de la mer : elle est terrible ; elle frappa de Keraint à la bataille de Quiberon le 21 novembre 1759. L'amiral Hawk, dit un des officiers de M. de Conflans, dans son rapport, avait coupé la ligne française et se dirigeait sur le vaisseau amiral le *Royal Soleil*. De Keraint manœuvra hardiment pour empêcher l'Anglais de joindre son chef, mais ayant négligé dans un virement de bord de faire fermer les sabords de sa batterie basse, il fut englouti avec 600 hommes de son équipage. N'est-ce pas épouvantable de mourir ainsi au champ d'honneur ?

Passons à d'autres tristesses.

Feuilletez l'histoire des marins de France. Elle vous dira que Colbert, le grand Colbert, celui qui fut le véritable créateur de la marine française, mourait le 6 septembre 1683 " usé de travail et abreuvé de dégoût par Louis XIV. Il fallut l'enterrer de nuit pour le soustraire aux outrages du peuple qui lui attribuait les taxes onéreuses et vexatoires établies depuis la guerre de Hollande." La même histoire vous montrera le grand Duquesne servant la France pendant 70 ans. On lui refusa néanmoins une sépulture honorable sous le prétexte qu'il était de la religion reformée. En continuant à parcourir ces pages, vous vous inclinerez devant le vice-amiral Grimouard.

Pendant 36 ans il parcourut les mers du globe, combattant, découvrant, étudiant et portant haut et ferme son pavillon. Tout à coup il est dénoncé comme aristocrate par un misérable qu'il avait obligé, et le même jour l'amiral était guillotiné sur la place de Rochefort.

Inclinez-vous aussi devant le vice-amiral, comte d'Estaing. célèbre par ses guerres d'Amérique. Il a 35 ans de service à la mer ce qui ne l'empêche pas de gravir lui aussi l'échafaud révolutionnaire, le 28 avril 1792. Sur la dernière marche il s'arrête et regardant fièrement le bourreau.

—Quand vous aurez fait tomber ma tête, lui dit-il, envoyez-là aux Anglais. Il vous la payeront fort cher.

Mais ces souvenirs m'entraînent trop loin. Je dois terminer cette étude faite sur des officiers généraux qui nous touchent de près. Il est temps de fermer ce cornet de notes prises un peu partout. Elles ont donné au lecteur une pâle idée du rôle joué par la marine française, et par les nôtres dans les eaux de l'Amérique du Nord et ailleurs, pendant le XVIIIe siècle et le commencement de celui-ci.

Je concluerai par un vœu.

Les noms de Montcalm, Vaudreuil, Champlain, de la Galissonnière, sont perpetués de nos jours, dans la marine française. Des frégates, des avisos, des croiseurs sont nommés d'après eux et vont faire connaître dans les mers lointaines ce qu'étaient ces grands hommes de notre patrie. Bedout, la Jonquière, Vauquelain, Martin, sont parmi les oubliés !

Et pourtant leurs noms comme ceux de Montcalm, d'Iberville, de Levis sonnent encore chez nous comme des bruits de clairons.

Quand la réparation viendra-t-elle ? Comme les autres, et aussi bien que les autres ils ont donné leur cœur, leur intelligence, leur force leurs vertus à la France.

A BORD DU CUIRASSE FRANÇAIS LE "LA GALISSONNIÈRE." (1)

L'officier de service est sur le banc de quart: on balance la machine ; les pavois sont hissés ; les canots attachés à leur poste de mer.

Toutes les précautions sont prises pour l'appareillage. Le *La Bourdonnais* reçoit l'ordre de se mettre en marche. Décrivant une courbe, cet aviso défile devant l'escadre anglaise et salue le *Bellerophon*, la *Tourmaline*, le *Griffon*, puis tournant proue vers l'Ile d'Orléans, il prend la route du golfe St. Laurent.

Le cuirassé de *La Galissonnière* met son ancre de tribord à poste, file quatre maillons sur celle de bâbord, pivote brusquement. salue et montre ses deux batteries à l'amiral anglais. La musique du bord joue le *God save the Queen*. Sir T. Inglefield rend le salut avec le pavillon de poupe et son pavillon amiral. Une compagnie d'infanterie de marine rangée sur la dunette présente les armes, la musique du *Bellerophon* nous envoie les notes de la *Marseillaise*.

Du tillac du cuirassé on voit la foule qui envahit la terrasse de Frontenac. Celle du parlement—brulé depuis—est remplie de députés. Les mouchoirs s'agitent, les chapeaux se lèvent. Ralentissant sa marche le *La Galissonnière* serre Québec au plus près ; et à peine les dernières

(1) Conférence lue devant la Société Royale du Canada.

notes de l'hymne national anglais se sont-elles perdues dans la brise, que la musique française jette, comme adieu à la ville hospitalière qu'elle laisse, le galant refrain du pays :

Vive la Canadienne
Vole, mon cœur vole !

C'est ainsi que nous tournons la pointe Lévy et que nous courons vers le cap Breton.

A bord tout le monde a le cœur serré. Bien que l'adieu prenne une large part dans la vie du marin, et que ce soit le mot qui se rencontre le plus fréquemment sur ses lèvres, il ne peut guère s'habituer à le répéter. Le vieux Québec, le pays ont plu aux officiers de la croisière française : à chaque instant ces deux noms se présentent dans les conversations.

—" Le séjour que nous venons de faire chez vous sera un des meilleurs souvenirs de mes vingt-deux ans passés à la mer, me dit un capitaine de frégate, en m'offrant un cigare.

—" Nous ne comptons pas d'aussi rudes, ni d'aussi beaux états de service, reprend un lieutenant de vaisseau qui vient de se faire apporter la mêche ; mais, commandant, tous les camarades sont de votre avis.

Pour l'habitant de Québec, la visite d'un navire de guerre français est toujours un sujet de liesse. Ces joies, ces fêtes commencèrent en 1855. Depuis quatre-vingt-quatorze années, les échos du Saint-Laurent n'avaient pas repercuté les détonations de l'artillerie française lorsque le

capitaine de frégate de Belvèze, commandant la *Capricieuse*, (1) vint montrer à la Nouvelle-France les couleurs de la mère-patrie. A peine embossée devant la citadelle, que la corvette salue Québec de ses canons. Il passa alors sur le vieux roc de Champlain, sur les champs de bataille qui l'environne, une effluve de lyrisme, un long cri de patriotisme qui alla éveiller jusque dans leurs tombes les héros des plaines d'Abraham et de Sainte-Foye.

Se reportant aux tristes heures de l'abandon, où le Canada cédé par la France, mais non conquis par l'Angleterre, commençait seule cette lutte suprême qui devait en faire ce qu'il est aujourd'hui, un des nôtres écrivit en ce jour-là ces strophes vibrantes :

Vous souvient-il des jours, vieillards de ma patrie
Où nos pères luttant contre la tyrannie
Par leurs nobles efforts sauvaient notre avenir ?
Frémissant sous le joug d'une race étrangère
Malgré l'oppression, leur âme toujours fière
De la France savait garder le souvenir.

Alors vivait à Québec, un vieux soldat mutilé. Seul il n'avait pas abandonné toute espérance. Chaque jour on le voyait revenir sur le rempart interroger l'horizon, demander à la brise si elle n'enflait pas les voiles de la flotte qui ramenait la patrie avec la délivrance.

Ses regards affaiblis interrogeaient la rive.
Cherchant si les Français que, dans sa foi naïve,
Depuis de si longs jours il espérait revoir,
Venaient sous nos remparts déployer leur bannière.

(1) L'héroïque amiral Courbet, était à cette époque aspirant de 1ère classe sur la *Capricieuse*.

Puis, retrouvant le feu de son ardeur première,
Fier de ses souvenirs, il chantait son espoir.

" Pauvre soldat, aux jours de ma jeunesse
" Pour vous, Français, j'ai combattu longtemps ;
" Je viens encore dans ma triste vieillesse,
" Attendre ici nos guerriers triomphants.
" Ah ! bien longtemps vous attendrai-je encore
" Sur ces remparts où je porte mes pas ?
" De ce grand jour quand verrai-je l'aurore ?
" Dis-moi, mon fils, ne paraissent-ils pas ?

Un jour pourtant que grondait la tempête
Sur les remparts on ne le revit plus.
La mort, hélas ! vint courber cette tête
Qui tant de fois affronta les obus.
Mais, en mourant, il redisait encore
A son enfant qui pleurait dans ses bras :
" De ce grand jour tes yeux verront l'aurore,
" Ils reviendront ! et je n'y serai pas ! "

Tu l'as dit, ô vieillard ! la France est revenue.
Au sommet de nos murs, voyez-vous dans la nue,
Son noble pavillon dérouler sa splendeur ?
Ah ! ce jour glorieux où les Français, nos frères,
Sont venus pour nous voir, du pays de nos pères,
Sera le plus aimé de nos jours de bonheur.

Voyez sur les remparts cette forme indécise
Agitée et tremblante au souffle de la brise :
C'est le vieux Canadien, à son poste rendu !
Le canon de la France a réveillé cette ombre
Qui vient, sortant soudain de sa demeure sombre,
Saluer le drapeau si longtemps attendu.

Ainsi chantait le grand poète canadien Octave Crémazie : celui qui loin de Québec dort maintenant dans le cimetière du Hâvre, celui qui dans un jour de désespérante mélancolie et de triste prophétie pour lui-même, disait :

Priez pour l'exilé qui loin de sa patrie
Expira sans entendre une parole amie.
Isolé dans sa vie, isolé dans sa mort,
Personne ne viendra donner une prière,
L'aumône d'une larme à la tombe étrangère !
Qui pense à l'inconnu qui sous la terre dort ?

La réception enthousiaste qui accueillit la

Capricieuse et qui fit vibrer la strophe de Crémazie se renouvellait à un quart de siècle de là en l'honneur du d'*Estaing* : puis ce fut au tour du d'*Estrées*, de l'*Adonis*, du *Laplace*, du *Bouvet*, de la *Magicienne*, du *Dumont d'Urville*, de la *Flore*, de la *Minerve*, du Talisman à la grande joie des Canadiens-Français et de leurs compatriotes anglais qui entr'eux rivalisaient de courtoisie

L'arrivée du *La Bourdonnais* et du *La Galissonnière* devait être le sujet de nouvelles fêtes.

Ils sont signalés dans le golfe St-Laurent. Leur passage est tout aussitôt télégraphié le long de la côte sud du fleuve. A mesure qu'ils défilent, les campagnes du littoral prennent un air de fête. Les paysans accourent sur les grèves saluer la France, la mère-patrie qui passe. A terre les trois couleurs flottent aux mâts de pavillon qui indiquent la demeure d'un pilote ou d'un capitaine de milice. Les campagnes privilégiées qui ont un canon tirent des salves d'artillerie. A bord des yachts, des chaloupes, des légers canots qui courent sous la brise, on salue de partout. Tout à coup le cuirassé et l'aviso tournent le cours du fleuve. Merveille ! la ville de Frontenac, de Tracy, de la Galissonnière se dresse en amphithéâtre devant eux. Ils s'embossent devant le quai de la Reine, l'ordre est donné d'affourcher. Les visites officielles commencent. On échange les courtoisies internationales, et maintenant, tant que va durer l'escale, les embarca-

tions, les bateaux à vapeur pavoisés, musique à bord, bondés de monde, ne cessent de faire le va-et-vient entre Québec, Lévis et les navires de guerre de "nos gens."

C'est ainsi que nous nommons les Français et que se passent les choses dans mon pays.

J'ai vu cela de mes yeux ; car si j'ai quitté Québec sur des bâtiments de guerre français le *La Galissonnière* et le *Bouvet*, j'ai eu le plaisir d'y arriver à bord d'un troisième, le *Laplace*, commandé par le brave contre-amiral Galibert. Il n'y a que le nom du navire qui change ; la réception est toujours la même. Rien n'émeut plus le cœur de mes compatriotes que lorsque la France revient promener son pavillon dans ces parages découverts, colonisés par elle, et restés sans elle profondément français.

C'était à toutes ces fêtes, à cette bonne et plantureuse hospitalité que les officiers du contre-amiral Peyron venaient de dire adieu. La veille encore le pont de *La Galissonnière* était devenu une salle de bal. Tout ce que la société française et anglaise compte de joli, de spirituel, de gracieux, s'était donné le mot pour passer l'après-midi en France. Un va-et-vient établi entre le cuirassé et le quai de la Reine, transportait les visiteurs chez l'amiral, où la plus large hospitalité les attendait. Reçus à la coupée par un lieutenant de vaisseau, les hôtes de *La Galissonnière* se voyaient immédiatement entourés par les officiers du vaisseau-amiral et par ceux du

La Bourdonnais, qui leur faisaient les honneurs du pont, transformé en salle de bal.

L'équipage était en tenue.

Partout on ne voyait que drapeaux, festons, guirlandes. Sur les écoutilles, couvertes de verdures, se détachaient en lettres de fleurs aux trois couleurs les noms de "Canada-France." gracieuse idée, due aux aspirants du *La Galissonnière.* Le grand mât était en partie masqué par une panoplie, et chacun s'arrêtait émerveillé devant un lustre fait avec des pistolets d'abordage et des baïonnettes.

A deux heures la musique du bord donne le signal de la danse, bientôt le gaillard d'arrière se couvre de valseurs, de jolies toilettes et de brillants uniformes, pendant qu'un buffet organisé dans le carré des officiers, et le poste des aspirants métamorphosé en fumoir, attirent en bas les gens sérieux.

Aujourd'hui la réalité avait remplacé le rêve. Plus de mâts enguirlandés, plus de bastingages disparaissant sous les drapeaux, plus de faisceaux d'armes, plus de toilettes ravissantes. La discipline avait chassé le plaisir. Les commandements, les coups de sifflets se croisaient.

—Dégréez les perroquets !

—Rentrez le petit hunier !

—La compagnie de débarquement à la théorie !

—Gabiers et arriérés du fusil à l'exercice !

—La corvée non de quart à l'école élémentaire !

Et pendant que tous ces ordres s'exécutaient,

par un beau temps, par une mer belle, la masse blanche et sévère du *la Galissonnière,* consciente de sa force, de sa majesté, glissait doucement sur le Saint-Laurent poussée par une forte brise d'est-nord-est, ayant derrière elle le *la Bourdonnais,* endenté à distance réglementaire.

Tout à coup un maître de timonerie signale à l'avant trois embarcations aux couleurs de France.

—Faites passer au plus près, commande l'officier de quart.

Un yacht et deux chaloupes défilent par tribord : ils sont en panne. A chacune de leurs cornes d'artimon flotte un pavillon tricolore. Un long cri de " Vive la France " ! s'élève vers nous : les drapeaux s'inclinent et les salves de mousqueterie saluent le *la Galissonnière* et le *la Bourdonnais* qui passent.

A bord les exercices sont interrompus ; on fait rompre les rangs.

—" Les hommes aux bastingages ! Saluez du pavillon ! Vive le Canada ! Vive l'Angleterre ! Vive la France ! " s'écrie l'amiral Peyron.

Un long hourra s'élance du cuirassé : la musique joue :

> " Il y a longtemps que je t'aime,
> Jamais je ne t'oublierai ! "

—Chargez cette pièce ! commande de nouveau la voix de l'amiral.

Et descendant du banc de quart il dit :

—Il y a bien des années que je n'ai tiré un coup de canon à ces braves gens !

Une détonation retentit, et au milieu de la fumée on voit s'éloigner les trois embarcations qui sont venues saluer ainsi un amiral de France.

A bord tout le monde est ému. Nous sommes par le travers de Saint-Thomas de Montmagny. Chacun a reconnu dans le chef de cette démonstration aussi patriotique que spontanée, le sympathique auteur de *François de Bienville* et du *Chevalier de Mornac.* Le nom du romancier canadien-français, M. Joseph Marmette, est dans toutes les bouches, et le soir il est inscrit en signe d'honneur sur le journal du bord.

Cinq heures après avoir été l'objet de cette ovation le *la Galissonnière* ancrait en face de Kamouraska. A 4 heures 50 la soupe avait été servie par bordées : puis on avait complété les postes de combat et d'incendie. Il y eut branle-bas. On récita la prière.

"— Pardonnez-nous nos offenses comme nous pardonnons à ceux qui nous ont offensés, dit la voix de l'aumônier ; ne nous induisez pas à la tentation, et délivrez-nous du mal. "

— Ainsi soit-il ! répondit l'équipage.

—Les punitions ! crie sans transition une grosse voix ; et le capitaine d'armes s'avance avec le cahier des délits de la journée.

Les délinquants—ils ne sont pas nombreux—reçoivent leur dû et s'en vont la tête basse. Les hamacs sont mis en place, les quarts de nuit

réglés. On n'entend plus que les vigies. Dès que la cloche de nuit pique une heure, elles crient alternativement :

—Bon quart tribord !

—Bon quart bâbord !

A six encâblures derrière nous se balance, en ligne de file, l'aviso le *la Bourdonnais*, et pendant que dans la nuit sereine les hommes de faction veillent sur nous, pendant que le reste sommeille, je ne puis m'empêcher de songer à de la Galissonnière et à de la Bourdonnais.

Ainsi vers le passé revient le souvenir.

Quel est l'esprit paradoxal qui a dit que la France ne savait ni gouverner, ni développer ses colonies ? Certes, celui-là ignorait les faits et gestes des deux hommes qui avaient mérité de donner leurs noms aux navires de guerre qui, ce soir-là, se berçaient doucement sur les eaux du St-Laurent.

Il y a déjà cent trente ans que ces choses se sont passées. Le *Northumberland* vient d'ancrer devant Québec. On est au 19 septembre 1747.

Sur le château St-Louis on hisse le drapeau fleurdelysé ; les habitants courent mettre leurs habits de fête ; les cloches carillonnent ; les canotiers attentifs à leurs pièces se préparent à tirer le salut royal. Aujourd'hui, Rolland Michel Barrin, marquis de la Galissonnière prend au nom du roy possession de son gouvernement de la Nouvelle-France.

Petit de taille, légèrement bossu, la physiono-

mie du nouveau gouverneur est si douce, son regard si calme, si droit, si profond, que chacun oublie cette difformité. A peine a-t-il mis pied à terre que tous les cœurs lui sont acquis. Le pays qu'il vient commander est bien le champ d'exploitation qui convient à cette dévorante activité. Nommé commissaire pour régler les limites entre les possessions françaises et anglaises, il prévoit toute l'importance que la colonisation du littoral des grands lacs peut donner plus tard à la race anglo-saxonne. Le remède est trouvé.

—" Installez, écrit-il au ministre, dix mille paysans de France au sud-est de ces mers intérieures ; ils serviront de noyau à ce qui plus tard peut devenir une CONFÉDÉRATION française. "

L'influence et le développement du prestige français en Acadie est sa préoccupation de toute heure. A force d'énergie, de perspicacité, il réussit à conserver à son pays la possession du cours de l'Ohio, dirige et consolide l'émigration acadienne sur les bords de la baie de Fundy, entretient une longue correspondance diplomatique avec les gouverneurs anglais de la Nouvelle-Ecosse, de Boston, de New-York, et met celui de la Pennsylvanie en garde contre le traité des Apalaches. Il relie le Canada à la Louisiane par une suite de forts jetés le long de l'Ohio et du Mississipi ; " finit par se convaincre que l'isthme qui joint la péninsule acadienne au continent, à l'est, et les Apalaches à l'ouest

sont les seuls boulevards de l'Amérique française ; que si l'on perd l'un, les Anglais débordent jusqu'au Saint-Laurent et séparent le Canada de la mer ; que si l'on abandonne l'autre, ils se répandent jusqu'aux grands lacs et la vallée du Mississipi, isolent le Canada de ce fleuve, lui enlève l'alliance des indiens et restreignent les bornes de ce pays au pied du lac Ontario. " (1)

La clairvoyance du marquis de la Galissonnière va même jusqu'à prévoir la chute de Louisbourg, dans le cas où on ne reprendrait pas l'Acadie.

Ces préoccupations ne lui font pas négliger ses administrés. Il fait le plus grand cas des Canadiens ; et dans ses dépêches il ne cesse de répéter au ministre, que ce sont de rudes marins, de bons et fidèles soldats, d'excellents laboureurs.

Les grandes lignes d'une politique si sûre, si positive dans le résultat prévu, n'empêchent pas l'illustre homme d'Etat de s'occuper des détails. Le commerce, l'industrie, les ressources minérales, agricoles, forestières, les pêcheries d'un pays sont à ses yeux les meilleurs appuis du pouvoir.

—Ils assurent, répète-t-il souvent, la prépon. dérance d'un peuple sur un autre.

Tout ce que produit le Canada lui est aussi familier qu'à ceux qui ont passé leur vie au pays de Nouvelle-France. Il a créé à Québec

(1) (*Vide*) Garneau, *Histoire du Canada*, première édition tome II, page 495.

un arsenal, un chantier de construction. Les sciences naturelles n'ont guère de secrets pour lui. Les missionnaires, les coureurs de bois, les interprètes, les commandants de poste, les capitaines de navires ont l'ordre de communiquer au gouverneur tout ce qui peut le renseigner sur la géographie, sur la géologie, les essences forestières, la minéralogie, la botanique des rivages, des pays qu'ils évangélisent, qu'ils explorent, qu'ils commandent. Nul ne sait mieux causer que lui des richesses de la Nouvelle-France, et le peuple toujours un peu superstitieux attribue ces connaissances à une puissance occulte. Les savants apprécient mieux ; et lorsque le naturaliste Kalm se trouve pour la première fois devant de la Galissonnière, dont il est l'hôte au château Saint-Louis, il lui semble être en présence du grand Linnée lui-même, tant le marquis sait tenir sous le charme, en lui causant de botanique, science qui a pris toute la vie du voyageur danois.

Le premier, de la Galissonnière propose l'établissement d'une imprimerie à Québec, projet jugé trop hardi par le ministère de l'époque. Aujourd'hui on voit encore dans les "*Fonds étrangers*" de la Bibliothèque Nationale de France" un petit dictionnaire de la langue des Iroquois et de la nation d'Agniers écrit de la main de la Galissonnière. C'est un in-8o de 150 pages.

Cette activité incessante, ces vastes connaissances sur les affaires d'Amérique, finissent par

faire causer de lui à Versailles. D'avance, il est appelé à jouer un rôle dans la discussion des frontières françaises de l'Amérique Septentrionale. Bientôt un ordre royal le nomme commissaire au sujet de l'Acadie, et le 24 septembre 1749 il s'embarque sur le *Léopard* et retourne en France, après avoir gouverné le Canada pendant deux ans.

La Nouvelle-France avait contribué à faire de ce marin par vocation, de cet érudit par goût, improvisé administrateur par ordre de ses chefs, un savant, un homme d'Etat. En le rendant à sa carrière, la France allait lui devoir un triomphe et lui réservait tous les enivrements de la gloire.

En 1754 et 1755, le ministre de la marine lui confia successivement le commandement de l'escadre de l'Océan et de l'escadre de la Méditerranée. L'année suivante, il transporte à Minorque l'armée du duc de Richelieu, croise entre cette île et Majorque, et le 21 mai 1756, il rencontre la flotte du contre-amiral Byng, de l'escadre rouge. Le capitaine anglais commande à treize vaisseaux de ligne et à cinq frégates. Certain du succès, ayant pour lui le vent et la force numérique, il signale l'attaque à son subordonné, le contre-amiral West.

De la Galissonnière monte le *Foudroyant* ; Byng le *Ramillies*.

Pendant que West obéit à la consigne et engage vivement la lutte, trois navires anglais,

la *Revenche*, la *Princesse-Louise*, le *Trident*, craignant d'être abordés par les Français, font fausses manœuvres et viennent dans la fumée du combat se jeter sur leur propre vaisseau amiral. Byng ne peut rétablir sa ligne. Seul, West continue à livrer bataille : mais ses efforts ne parviennent pas à entamer la division Glandevez, nom de l'officier qui commande en sous-ordre l'escadre française, et la plupart des vaisseaux anglais sont amarinés ou anéantis.

Cette glorieuse journée ne coûta aux Français que 38 morts et 76 blessés. Elle décida de la prise de Mahon, du fort Saint-Philippe et de toute l'île de Minorque.

De la *Galissonnière* en rend ainsi compte au ministre, en date du 21 mai 1756.

—Le 18 et jour suivant, je me suis principalement occupé des moyens d'avoir le vent sur les ennemis à leur arrivée ici, mes soins et les divers mouvements que j'ai faits à chaque changement de vent ont été inutiles, et hier, dans le moment même où j'allais les attaquer avec cet avantage, le vent changea et ils l'eurent sur nous. Ils en ont profité pour nous attaquer sans s'engager, et l'escadre du roi les a reçus de façon à leur faire craindre de trop s'exposer en l'approchant davantage.

Le combat commence par notre avant-garde qui tira la première sur l'arrière-garde des ennemis, qui était devenue avant-garde par un mouvement qu'ils avaient fait. Notre avant-garde a

été assez maltraitée ; cependant les ennemis ont bientôt cessé de la combattre parce que suivant que nous pouvons juger de leur manœuvre, ils avaient dessein de faire leurs grands efforts sur notre arrière-garde ; mais ils la trouvèrent si serrée, et en essuyèrent si grand feu, qu'ils s'en éloignèrent assez promptement.

En général, il n'y a eu aucun de leurs vaisseaux qui ait soutenu longtemps le feu des nôtres, ce qui fait espérer qu'il y en aura eu de fort incommodés ; mais nous n'avons rien vu qui ne se puisse réparer. Un a perdu son petit mât de hune, et plusieurs ont paru avoir leurs voiles et leurs manœuvres en fort mauvais état.

Le combat commença à deux heures et demie et finit à 5 heures et demie. Quand les ennemis se virent hors de la portée du canon, ils virèrent de bord. Je fis signal à l'avant-garde qui, depuis longtemps, n'avait plus de vaisseaux par son travers de virer par la contre-marche pour poursuivre les ennemis ; mais ces quatre vaisseaux, entr'autres le *Redoutable*, étaient hors d'état de le faire, suivant ce qu'ils m'ont fait savoir depuis. Plusieurs même, qui avaient été obligés d'arriver peu après le commencement du combat, étaient si fort sous le vent, qu'ils ne pouvaient plus exécuter mon signal d'une façon utile : ainsi les ennemis continuèrent leur bordée qui les portait au large, et nous la nôtre, qui nous a menés ce matin à la vue et fort proche de l'entrée de Mahon, qui est l'objet dont je dois m'occuper.

Les ennemis étaient en tout dix-huit voiles, et nous seize. Ils avaient treize vaisseaux en ligne, dont un à trois ponts et nous douze vaisseaux de ligne. La disposition de leur escadre était singulière : le vaisseau à trois ponts était le commandant, et nous croyons que c'est M. Byng. Il faisait dans l'ordre naturel le troisième vaisseau de l'avant-garde, mais dans l'ordre sous lequel il nous a attaqués, il était le troisième vaisseau de l'arrière-garde. L'autre pavillon que nous estimons être M. West, était de la même façon le quatrième vaisseau de l'avant-garde en ordre renversé, en sorte qu'il n'y avait point de pavillon ou corps de bataille, qui, pendant quelques moments, s'est trouvé vide. L'avantage du vent a permis aux Anglais de commettre ces irrégularités sans risque, et notre position demandait que nous fussions serrés comme nous l'avons été ; c'est cette contenance du corps de bataille et de l'arrière-garde qui a empêché les ennemis de s'apercevoir du mauvais état de notre avant-garde, ou du moins qui les a empêchés d'en profiter.

Quant au malheureux Byng, il fut accusé de lâcheté devant l'ennemi, traduit devant une cour martiale et condamné à mort d'après cet article d'ordonnance du 12e acte du Parlement passé la 22e année du roy George II.

—“ Toute personne de l'armée navale qui, par lâcheté, par négligence, ou par mauvaise volonté quittera le combat, ou cessera son feu, ou ne

donnera pas, ou ne fera pas les derniers efforts pour prendre et couler bas chaque vaisseau qu'il sera de son devoir d'attaquer, et pour assister et soulager chacun des vaisseaux de S. M. qu'il sera de son devoir d'assister et de soulager; toute personne coupable d'un pareil délit et qui en sera déclarée convaincue par le jugement d'une cour martiale, *sera punie de mort.* "

Cette sentence fut prononcée par les juges de l'amiral, ils l'envoyèrent à l'Amirauté avec la lettre suivante :

—Nous soussignés, le président et les membres de la cour martiale nommée pour juger l'amiral Byng, pensons qu'il est inutile de vous avertir que, dans tout le cours de cette longue procédure, nous avons fait nos efforts pour parvenir à la découverte de la vérité, et pour rendre plus exacte justice à l'accusé. Mais nous ne pouvons nous dispenser de vous exposer le trouble de nos esprits, en nous trouvant dans la nécessité de condamner à mort selon l'extrême rigueur du douzième article des ordonnances militaires, peine qu'il a encourue en partie, et qui n'est point susceptible d'adoucissement, même en supposant que le délit aurait été commis par une simple erreur de jugement. C'est pourquoi nous vous prions de la manière la plus pressante, autant pour l'acquit de notre conscience que pour rendre justice à l'accusé, de le recommander à la clémence de Sa Majesté. A bord du *Saint-George*, dans le hâvre de Portsmouth ce 27 janvier 1757.

Ce cri de la conscience des juges ne fut pas écouté. Victime de l'orgueil anglais froissé par sa défaite, Byng fut impitoyablement sacrifié par un ministère qui ne demandait pas mieux que de détourner sur cet officier général l'attention publique, qui pouvait se porter sur sa propre nullité. Le 14 mars 1757, un peloton d'exécution fusillait sur la dunette du *Monarch*, en rade de Portsmouth, John Byng qu'on venait de dégrader devant l'escadre anglaise. (1)

La mort guettait aussi de la Galissonnière au sortir de sa victoire. Appelé à Fontainebleau par Louis XV, qui voulait lui donner le bâton de maréchal de France, il meurt en route, à Nemours, le 2 août 1756, deux mois après le combat naval de Minorque, et méritant mieux encore que Richelieu, le surnom de vainqueur de Port-Mahon. (2)

Tout autre doit être la carrière de Bertrand-François-Mahé, comte de la Bourdonnais. Perdu au fond de l'Orient lui aussi, il lutte et porte

(1) " The dissatisfaction in England on the news arriving was taken advantage of by the minority to avert the public advisers from their own inefficient measures. Byng was tried by a court martial and condemned to death for a breach of the 12th article of war, but recommended to mercy. Sacrified to the general indignation he was shot on board the *Monarch* at Portsmouth, march 14th 1757, meeting his fate with firmness and resignation. In the fleet he was not popular, being a strict disciplinarian.—*Chamber's Encyclopedia.*

(2) Le marquis de la Galissonnière avait épousé la fille de Michel Bégon, intendant de la marine à Rochefort. Les ossements de Bégon furent dispersés en 1793 ainsi que ceux de sa fille, madame de la Galissonnière. Retrouvés en 1839, ils ont été de nouveau transportés dans le caveau primitif.

haut et ferme le drapeau de la France. Noble de naissance, il ajoute encore à ses quartiers de noblesse, en se voyant décerner par ses troupes le nom de la ville de Mahé, qu'il vient d'assiéger et de prendre par assaut. En cinq ans de gouvernement, il régénère complètement l'île de France et de Bourbon. Il en fait la grande station navale et commerciale de la mer des Indes. Chargé du commandement d'une division française, il accourt ravitailler le marquis Dupleix assiégé dans Pondichéry, attaque et disperse la flotte de lord Peyton sur la côte du Coromandel, écrase celle de Barnet, met le siège devant Madras, impose à cette ville uue capitulation et une rançon de 9,500,000 francs que Dupleix ne veut pas ratifier et encourt la haine de ce puissant ennemi qui, lui aussi doit connaître plus tard la misère et l'abandon.

Emprisonné lors de son retour en France, de la Bourdonnais est, pendant trois ans et demi, privé de la vue de sa femme et de ses enfants. Il se voit refuser jusqu'à la communication des charges qu'on entasse contre lui, ne correspond avec le monde extérieur " qu'à l'aide d'un vieux mouchoir et d'un rameau de bois qui lui sert de plume," voit ses biens—3,000,000 de francs—confisqués, et ne recouvre sa liberté et son honneur, proclamé par un jugement solennel, que pour mourir, au sortir de la Bastille, d'une cruelle paralysie causée par son emprisonnement, par ses chagrins, par ses inquié-

tudes, par l'incroyable injustice de ses contemporains.

Triste histoire que celle de ce siècle de Louis XV, où Montcalm, Lévis, voulaient à tout prix conserver l'Amérique Septentrionale à la France, et où Voltaire suppliait les ministres, en leur écrivant :

—" Tout ce que vous voudrez, mais de grâce délivrez-nous du Canada ! "

Triste époque que ce siècle de dénonciations, de débauches, d'abaissement, où Dupleix, de la Bourdonnais, Lally-Tollendal s'obstinaient à vouloir donner à la France, l'empire des Indes, et forçaient un historien anglais—Campbell— à dire d'eux :

—" Bien supérieurs à nos agents en talents, s'ils avaient trouvé les mêmes ressources, le même appui qu'eux dans la mère-patrie, il est plus que probable que la royauté des Indes appartiendrait aujourd'hui à la France ! "

Que reste-t-il maintenant de ce qui, il y a cent trente ans, était l'Amérique française du Nord ?

Saint-Pierre et Miquelon, rochers perdus dans les brumes de Terreneuve, contenant 23,500 hectares !

Où flotte maintenant ce drapeau français devant qui se courbaient les rajahs de l'Asie au siècle dernier ?

Sur quelques petites villes éparpillées sur le littoral de l'océan indien : sur Pondichéry, Chandernagor, Karikal, Yanon, Mahé !

Les de la Galissonnière, les de la Bourdonnais ont-ils emporté avec eux le secret d'étendre les limites de la patrie française !

Le navire à qui la France reconnaissante avait donné le nom du premier de ces hommes est un cuirassé de deuxième rang et à éperon. Il porte le pavillon du contre-amiral Peyron et il est commandé par le capitaine de vaisseau Delasseaux. (1) Le *la Galissonnière* est monté par 400 hommes d'équipe. Il porte six canons de 24 centimètres dont deux sur tourelle, et quatre dans un réduit cuirassé, six canons de douze centimètres, et quatre canons revolvers. Il a deux machines indépendantes, d'une force nominale de 900 chevaux, mais de 2,000 chevaux de force effective. Sa vitesse est de 14 nœuds, son tirant d'eau de 24 pieds anglais à l'arrière et son déplacement 4,730 tonnes.

Le *Bourdonnais* est un modèle d'architecture navale. Aviso à hélice de la force de 175 chevaux, armé de quatre canons, il était commandé —en 1879—par un homme d'esprit, excellent marin, le capitaine de frégate Mayet. Son navire est endenté à six encâblures derrière nous.

Le temps se tient toujours au beau. Nous courons sur une mer tranquille, poussés par la vapeur et par une petite brise d'est-nord-est. A bord des deux navires tout se fait avec précision, silence, discipline. On n'entend que le bruit de

(1) Le capitaine de vaisseau Delasseaux, fils du contre-amiral de ce nom, est mort à Toulon, en rentrant de cette croisière.

la machine, que les commandements, que le sifflet des contre-maîtres. Nos perroquets et nos cacatoès sont gréés ; le personnel a été inspecté, les hommes ont changé de tenue par bordée, et pendant que les canonniers, les gabiers, les timoniers sont à la théorie du canon, les officiers qui ne sont pas de service se promènent en devisant sur le pont, ou lisent, travaillent ou fument dans le carré.

C'est le moment de causer de ces braves gens.

A tout seigneur tout honneur, commençons par le vice-amiral Peyron.

Taille au-dessous de la moyenne, très carré d'épaules, alerte, toujours gai, esprit égal, bravoure froide, œil fin, observateur, habitué aux choses de la paix comme aux choses de la guerre, plein de tact, mais aussi très résolu, l'amiral Peyron est un des plus parfaits types de l'officier de la marine aujourd'hui. Partout où il passe il laisse des souvenirs d'habileté et de fermeté. Ses connaissances maritimes en font un spécialiste distingué, et on peut dire de lui ce que l'amiral de la Gravière écrivait de l'amiral Lalande :

—" Il excelle à dégager une idée juste et fondamentale des détails au milieu desquels il est si facile de s'égarer. "

Entré fort jeune au service, en 1839, il passe aspirant le 1er septembre 1841, enseigne de vaisseau le 1er novembre 1845, et est nommé lieutenant de vaisseau le 18 décembre 1848. C'est en

cette qualité qu'il commande dans la Baltique un bâtiment qui prend part aux opérations militaires dirigées contre Bomarsund. Il est à l'attaque et au bombardement de Sweaborg. Nous le retrouvons ensuite en Cochinchine. Il y commande une canonnière. Pendant l'opération dirigée contre la ville fortifiée de Mytho, le chef de l'expédition qui avait arboré son pavillon à bord de son navire est frappé à mort à ses côtés : un boulet lui enlève la tête. Au lieutement Peyron incombe désormais le devoir et la responsabilité de diriger une division fort nombreuse au milieu d'obstacles et de difficultés naturelles à peu près insurmontables. Grâce à son énergie, à son activité il en vient à bout.

Nommé capitaine de frégate le 26 août 1861, on lui donne pendant la campagne du Mexique le commandement de la marine à la Vera Cruz. En dépit du climat meurtrier, du *vomito negro*, des fièvres paludéennes, le capitaine Peyron réussit à diriger le groupe d'hommes énergiques placé sous ses ordres. Il ravitaille l'armée, protège la côte mexicaine, et quand les troupes françaises victorieuses reçoivent l'ordre de rentrer, il préside à l'embarquement. D'admirables dispositions prises par lui facilitent cette opération difficile. Elle se fait dans un ordre admirable, et le dernier il quitte cette plage du Mexique où depuis cinq ans a flotté le drapeau de la France. Le 9 mars 1867 il est nommé capitaine de vaisseau : il croise dans le Pacifique, pendant la

guerre de 1870, en qualité de chef d'état-major. Le 26 mars 1877 il passe contre-amiral, commandant en chef la division navale des Antilles, puis, à quelque temps de là, vice-amiral, préfet maritime de Brest, chef de cabinet du ministère de la marine, grand'croix de la Légion d'honneur et enfin ministre de la marine de France. Vingt-deux ans lui ont suffi pour arriver au faîte de la carrière !

Nul plus que le vice-amiral Peyron sait se faire aimer de son état-major et de son équipage. Celui qui fait son devoir, qui dénote des aptitudes spéciales, qui possède les qualités du rude métier de marin, est sûr de la protection de ce chef éclairé. Au désarmement, ceux-là peuvent être certains de ne pas avoir été oubliés par leur commandant. Alors croix, galons, commandements, médailles militaires, promotions, de pleuvoir sur la tête des officiers, sous-officiers et matelots.

Autour de l'amiral on voit causer un capitaine de vaisseau, un capitaine de frégate, Prouhet, le médecin Richaud et le commissaire en chef de la division Mainot, l'aumônier l'abbé Hains, mort depuis : ce sont les commensaux de l'amiral. Tous les jours ils prennent place à sa table, où d'habitude un couvert est mis en l'honneur d'un des officiers du carré. Les appartements réservés, sur le " la Galissonnière " au commandant en chef de l'escadre des Antilles, occupent la poupe. Ils se composent d'un salon, d'une salle

à dîner et d'une chambre à coucher. Chacune de ces pièces est élégamment meublée. Tout y respire le confort. Du salon, lorsque le temps le permet, on passe à un petit balcon qui court en arrière de la poupe, et c'est de là qu'il fait bon de voir un lever ou un coucher de soleil.—Dieu est fait de clarté, a dit Guizot. Cette pensée revient involontairement en ces moments-là. Les profondeurs vertes de l'abîme s'unissent à l'immensité bleue du ciel pour chanter la lumière, pour adorer l'Eternel.

—*A solis ortu usque ad occasum, laudabile nomen Domini.*

Les cadres des officiers de l'état-major séparent les appartements de l'amiral, du carré.

Ici serait le vrai nid de la gaieté gauloise, si le poste des aspirants n'était à côté. Par la portière soulevée du carré, on entend sortir de la boîte à sardines où sont entassés tous ces amiraux en herbe, des chants, des bons mots, des éclats de rire, que domine le son criard de la flûte de l'aide-médecin Giraud. Le jour, le poste est métamorphosé en succursale du bureau des longitudes. On y fait des mathématiques transcendantes. Le soir, il y a changement à vue : ce n'est plus qu'une fabrique où se confectionnent en chambre calembourgs, bouts rimés et caricatures, tous plus réussis les uns que les autres. Quel livre charmant il y aurait à écrire sur toutes les rabelaiseries et les calembredaines qui se débitent au poste des aspirants ! Mais il ne

faudrait pas songer à le faire éditer par Mame ou par Victor Palmé.

Le carré du "la Galissonnière" est une large pièce sur laquelle donnent les cabines des lieutenants et des enseignes de vaisseau. Elle contient deux divans, des sièges, une table, un buffet et une bibliothèque, où entre nombre de fascicules de la *Revue des Deux-Mondes*, des cartes marines, des ouvrages spéciaux, quelques romans, se coudoie toute une collection d'ouvrages canadiens. Casgrain, Routhier, les abbés Laflamme, Bégin, Pâquet, Ferland; de Gaspé, Garneau, LaRue, Tassé, Fréchette, Sulte, Fabre, Chauveau, Taché, Marmette, Dunn, de Cazes, Legendre, Lusignan, ont ici droit de cité! Chacun veut se rendre compte du Canada littéraire qu'il vient de quitter, et le soir, quand la partie de *poker* a été jouée, tout le monde à bord lit du canadien-français. L'école élémentaire ne reste pas même en arrière. Hier, en passant dans la batterie, j'ai vu un matelot qui était tout entier à l'un des livres de lecture de Montpetit.

Pour bien se faire une idée de la vie du carré à bord du "la Galissonnière," il faut y descendre au moment où sonne la trompette du déjeuner ou du dîner. Nous sommes douze en tout; mais il n'y a que dix couverts. Les deux autres seront mis plus tard: ils appartiennent aux officiers de service. Le président du *mess* prend le siège d'honneur: il est chargé d'apaiser les discussions un peu vives, de veiller à la bonne entente

entre tous. Inutile d'ajouter qu'ici cette charge est une sinécure. Le corps de musique joue sur la dunette. Le vermouth ouvre l'appétit, aiguisé déjà par l'air de la mer, et bientôt les conversations d'aller leur train.

—Quel cauchemar ai-je eu cette nuit! Je rêvais que j'étais embarqué avec le commandant Pas d'Observation !

—Fichtre ! s'écria-t-il, en apercevant mon brosseur, ça pue ici !

—Mais, mon commandant, fit respectueusement mon pauvre Mathurin son béret à la main.

—Pas d'observation, répond le capitaine de vaisseau, surtout quand je parle : faites ce que je vous dis, et plus vite que ça !

—Le commandant Pas d'Observation, je l'ai bien connu, reprend un enseigne de vaisseau. Une nuit, j'étais de quart : nous étions dans les mers de Chine. Tout à coup le commandant vient me dire :

—Mettez le cap sur ce phare !

—Mais, commandant....

—Pas d'observation, s'il vous plaît !

Je m'incline. Mon service fini, il fallait se mettre en règle avec sa conscience de marin. J'écrivis dans le livre du bord :

— " Beau temps, petite brise, service ordinaire de nuit, grande surveillance, rondes fréquentes. Sur l'ordre du commandant ai mis le cap sur la lune pendant une heure sans m'en être rapproché sensiblement. "

—Qui a connu Bergasse, capitaine de la marine marchande ? ajoute un troisième : vous savez, celui qui s'est enrichi en faisant le commerce des bœufs de Madagascar ?

—Moi ! moi ! moi ! reprirent plusieurs lieutenants de vaisseau, qui avaient attrapé plus d'un coup de vent dans le canal de Mozambique.

—Vous savez tous alors qu'il était de Marseille, voire même qu'il y possède encore une propriété en pleine Cannebière. Or un jour qu'il partait de Ste-Marie de Madagascar avec une cargaison de bétail, il fut assailli au large par un grain terrible. Les voiles de son navire se déchirent, sa corne d'artimon s'abat : le feu Saint-Elme danse partout où il y a un bout de fer, et personne à bord ne se sent à l'aise. Tout-à-coup le capitaine Bergasse se découvre, et regardant le ciel :

—Ahoy ! de là haut ! tu veux donc en imposer à ton vieux Bergasse ! Dis ? hein ? Troun de l'air, mon bon, tu as réussi. Le capitaine Bergasse ! il a peur, pécaire. Es-tu contente, mon Dieu ?

Au milieu de ces anecdotes, de ces éclats de rire, survenaient des dissertations. L'un causait d'archéologie. Il avait vu la Grèce, dessiné l'Acropole, passé des heures entières au Panthéon. Il parlait aussi en connaisseur enthousiaste des cathédrales du moyen âge et des châteaux de la Loire. Un autre décrivait l'Alhambra et nous tenait en extase devant l'alcazar de Séville. Celui-ci n'aimait que les paysagistes et restait indifférent devant les peintres de marine :

—La mer est trop mobile, disait-il. Jamais ils ne pourront la retenir sur une toile.

Celui-là n'attachait d'importance qu'à l'instruction : il collectionnait tout ce qui avait rapport aux écoles élémentaires. Les torpilles, l'escrime, les altères, le gymnase étaient, d'après l'avis d'un troisième, tout ce qu'il fallait pour mener à bonne fin le doux rêve de Saint-Pierre —la paix universelle.

Puis on passait aux voyages. C'était à ce sujet qu'on s'arrêtait le plus volontiers, et comme presque tous avaient fait le tour du monde, au moins une fois, la conversation devenait alors extrêmement intéressante.

Ce lieutenant velu comme un ours, qui fume sur le divan, a parcouru seul l'intérieur de Saint-Domingue et en a rapporté les plus curieuses observations sur les habitants du centre de l'île. Cet autre, taillé en Hercule, qui roule délicatement entre ses doigts une cigarette, a demandé un congé. Pieds nus, n'ayant pour armes qu'un mousqueton et un sabre pour couper les lianes et se frayer un passage, il a remonté seul, en canot, quelques-uns des cours d'eau inconnus qui sillonnent les forêts vierges de la Guyane française. Ce type de Jean Bart qui dort si formidablement dans un fauteuil, en attendant l'heure de son quart, s'est illustré par des chasses fantastiques au Gabon et à Cayenne, pays qu'il chérit par-dessus tout. Cet autre qui ne parle que de chronomètres, de problèmes, qui ne jure

que par ses montres et finira par escalader l'Observatoire et l'Institut de France, nous confie qu'il n'a pas toujours été une tête à X. Son cœur a failli rester au Japon, et comme preuve justifiante, il nous lit quelques charmants passages du livre que son camarade, le commissaire de marine Dubard, a écrit sur cette ravissante France de l'Extrême Orient.

A plusieurs officiers était échue une triste corvée : mais la consigne n'a pas de délicatesse. Il faut se soumettre ou se démettre. Ils avaient convoyé les forçats de la commune à la Nouvelle Calédonie.

—Je me rappellerai toute ma vie, disait à ce sujet un lieutenant de vaisseau, l'instant où je traversai l'ancien bagne de Toulon. Dans une heure nous devions mettre à la voile pour Nouméa. Tout à coup celui qui m'accompagnait attire mon attention sur un de ceux qui allait être déporté. C'était un homme ayant toute sa barbe. Une demi heure après j'étais à bord, près de la coupée, lorsque nous fûmes hèlé par une embarcation. Au fond, jeté comme un paquet, ficelé, bâillonné et rasé, gisait le même homme. Il était à peine reconnaissable. Pendant toute la traversée qui fut longue—elle a duré quatre mois,—l'indiscipline et le mauvais caractère du prisonnier le firent constamment tenir au cachot. Il demeura pendant tout ce temps dans un complet état de nudité ne voulant pas souffrir qu'on lui mit l'uniforme réglementaire du forçat et

touchant à peine aux couvertures qu'on lui avait données. Pendant ce temps la corvette passait du chaud au froid, et alternativement sans que ces changements de température pussent influer sur la volonté de ce malheureux. Un jour le médecin apitoyé sur son sort lui fit passer une bouteille de vieux vin; il se refusa obstinément à l'accepter. Arrivé à la Nouvelle Calédonie il fallut assiéger la tanière de ce fauve et lui faire quitter de force le navire. Au bagne nouveau refus d'endosser la casaque réglementaire. Enfin, de guerre lasse les autorités lui permirent de s'habiller comme il l'entendait. Cet homme était un de nos camarades, un peu plus ancien que nous. C'était Lullier, qui a été enseigne de vaisseau et plus tard général de la Commune !

—Il était, dit Maxime du Camp dans son livre intitulé *les Convulsions de Paris*, un aliéné à accès intermittents, très remuant, très hardi, et d'une conception rapide qui n'excluait pas certaine prudence. Celui-là n'appartient pas à l'histoire : il était fou, absolument fou, sa place était dans un asile d'aliénés. "

Je ne suis pas de l'avis de l'éminent académicien. Lullier est de la race de ces fous qui se nomment Robespierre, Fouquier-Tinville, Carrier, de Nantes, les septembriseurs, Raoul Rigault. Ceux-ci ont eu plus de veine que l'ancien enseigne de vaisseau. Ils l'ont dépassé en cruelles insanités. voilà tout. Quand l'échafaud ne peut atteindre ces misérables, le bagne remplace alors à merveille les maisons de santé et Charenton.

—Si le service ne m'a pas imposé Lullier, en revanche j'ai été forcé de faire la conduite de Nouméa, à M. le marquis de Rochefort-Luçay, nous dit un autre lieutenant de vaisseau. Celui-là a bien fait les choses avant de partir. Il s'est marié : il s'est confessé. A bord—je n'ai jamais eu la curiosité de m'informer pourquoi—il avait un appartement à lui et ses provisions de bouche : ce qui faisait contraste avec la vie que menaient ses camarades et ses anciens abonnés ou subordonnés. Groupés par cinquante dans de grandes cages fixées dans la batterie basse, ils ne voyageaient guère en touristes ceux-là ! Sans cesse veillaient des factionnaires armés de revolvers, de coutelas, de mousquetons, pendant que des canons chargés étaient nuit et jour braqués sur eux. Un soir, un coup de roulis renverse une des sentinelles. Son chassepot part ; la balle traverse une de ces cages, sans toucher à personne et va trouer le béret du factionnaire qui était de l'autre côté. A bord, vous le voyez, la vertu est toujours mal récompensée. Les bouchers et les cordonniers prédominaient surtout dans ce convoi de forçats. Il y avait aussi parmi eux, une tête qui m'impressionna vivement. C'était celle d'un notaire condamné pour faux en écriture. Figure béate, les yeux à demi-fermés, ce chevalier de l'écritoire toujours propret avait réussi à faire prendre à son bonnet de forçat l'honnête forme d'un bonnet grec. Au-dessous brillait une paire de lunettes d'or qui faisait un

curieux contraste. Encore un mois de traversée et ce notaire aurait fini par donner à son coin de cage un faux air de l'étude qu'il venait de quitter pour cause majeure. Il avait toujours l'air comme s'il venait où s'il allait instrumenter. Quant à Rochefort, lorsqu'il avait la permission de se promener sur le pont, et que c'était au moment où les forçats y respiraient l'air par escouade, on en voyait s'approcher de lui furtivement, lui saisir la main et la lui baiser. Dans cette cour des Miracles, le marquis de Rochefort-Luçay avait obtenu une promotion : il était devenu Roi.

A quelque temps de là, Rochefort s'évadait de la Nouvelle Calédonie et reprenait ses habitudes pseudo-démocratiques. C'est lui qui parle ainsi dans le livre qu'il a publié à Paris en 1881 et qu'il intitule : *De Nouméa à Paris.*

" A New-York les demandes d'autographes acquirent une intensité inconnue jusqu'alors. Nous étions littéralement submergés sous les billets de toute forme, de toute couleur, de tout parfum, expédiés à l'hôtel avec prière de répondre par le prochain courrier. M. B... eut la patience de compter ces sollicitations. Il alla jusqu'à cinq mille : mais à ce chiffre le courage lui manqua. J'étais chez M. Pelletier, en train de méditer ma conférence, quand je reçus d'Olivier Pain le télégramme suivant :

" Venez vite, j'ai déjà des lettres jusqu'à la ceinture, et ça monte d'un mètre par heure. "

Si jamais un journal intitulé *l'Autographe* doit réussir quelque part, c'est certainement aux Etats-Unis. Il n'y avait pas à nourrir l'espoir de satisfaire tous ces autographomanes. Nous nous décidâmes à ne répondre qu'aux demandes écrites sur du papier musqué, où une mouche semblait s'être promenée au sortir d'un encrier, ce qui nous indiquait une requête féminine.

" Le succès de la conférence avait monté la tête de nos amis, qui nous persuadèrent d'aller recommencer l'expérience à Philadelphie, à Boston, à Québec et dans des principales villes de l'Amérique du Nord. Des dépêches furent adressées à des Français établis sur ces divers points, lesquels se chargèrent de retenir les salles ; mais, tout à coup, sans que rien eût fait prévoir que cette crise éclaterait si subitement, une rage folle de revoir sinon la France, au moins ses frontières, s'empara de nous. Brutalement et sans prévenir personne et poussés par un instinct quasi vertigineux, nous allâmes au sortir de l'Académie de musique, retenir nos places sur un paquebot de la compagnie Cunard, qui partait le lendemain pour l'Europe. "

Cette fameuse conférence fut un fiasco. Tous les journaux de l'époque l'affirment. Quant à venir " recommencer l'expérience " à Québec,— ville que Rochefort semble affectionner,— il y a placé la scène de son dernier drame, le *Fénien*,— la spéculation aurait été excellente pour les marchands de ....sifflets.

Ainsi que ceux de l'amiral les appartements du *la Bourdonnais* occupent la poupe. Auprès

est le carré des officiers. Quelle gaieté ! quelle exhubérance de jeunesse sortaient de là-dedans. Quelles joyeuses causeries n'avons-nous pas éparpillées là. Je me rappellerai, entre autres, le récit d'un voyage que le commandant Mayet avait fait par la Seine, de Paris à Rouen et de Rouen au Hâvre, en compagnie d'un de ses camarades—ce brave et sympathique Henri Rivière tué depuis en Cochinchine—excursion qui aurait fait rendre des points au voyage sentimental de Sterne.

Le *la Bourdonnais* avait sur le *la Galissonnière* un avantage dont il se montrait fier. Il avait un piano. Mais, ô Chopin, ô Listz, quel piano ! A l'encontre de ceux qui le jouaient tous les jours, lui seul ne connaissait pas le feu. Quand je le vis pour la première fois il venait d'ajouter à ses états de service, en embarquant un paquet de mer, ce qui l'enrhumait fortement et lui faisait produire les sons les plus fantastiques. Derrière ce chef-d'œuvre d'Erard se cachait *Kamouraska*, belle marmotte du Canada, qu'un ami du *la Bourdonnais* avait expédiée aux officiers de l'aviso en souvenir d'amitié. Reconnaissants, ceux-ci avaient donné à ce rongeur hibernant le nom du village qui l'avait vu naître.

Joli cadeau, ma foi, que Kamouraska ! A peine à bord il se jetait sur l'officier de service, lui déchirait un pantalon, mordait au doigt le maître-charpentier qui voulait l'installer dans une cage faite *ad hoc*, rongeait les souliers d'un aspirant,

déjeunait avec le pied d'une chaise, et content de sa matinée, il finissait par aller se blottir derrière le clavier, d'où le ministre de la marine lui-même n'aurait pu le faire sortir, car il semblait par ses sifflements avertir ceux qui l'approchaient qu'il était bien décidé à prendre ici ses quartiers d'hiver. Mais Kamouraska n'était pas de la race des bêtes du bon la Fontaine. Il ne savait pas grand'chose, pas même ce passage d'une des fables de Lamotte :

—La vie n'est heureuse ou malheureuse que par les endroits qu'on n'en voit pas.

Kamouraska avait installé son gîte en face du cadre du médecin-major. Le docteur Ranger avait fait de son alcôve un cabinet d'histoire naturelle. Quel pandémonium que cette chambre toute petite et qui renfermait tout un monde. On s'y serait cru dans l'antre de mademoiselle Le Normand. Un alligator empaillé suspendu au plafond, pendant qu'une iguane la crête en l'air, l'œil ardent gardait le hublot, complétaient l'illusion. De partout on ne voyait que peaux d'oiseaux, qu'échantillons minéralogiques, que papillons plus beaux, plus phosphorescents les uns que les autres, que merveilleux coquillages, que coraux roses et blancs, becs de toucan, dents de requins, écailles de tortues, curieuses éponges, tout cela entassé pêle-mêle au milieu d'instruments de chirurgie, de livres de médecine, de sacs de café, de chapeaux de Panama, de gousses de vanille. Ah! si Kamouraska blotti derrière

le piano du *la Bourdonnais* vit encore, chose dont je doute, la pauvrette a dû se faire bien des poils blancs en contemplant, d'un œil navré, l'antre de cet ogre de docteur, où s'entassaient, au jour le jour, des trésors de zoologie et de sciences naturelles, études que d'ordinaire ne recherchent pas les bêtes. Pourtant si cette marmotte avait connu le cœur de l'excellent docteur, elle n'aurait pas fait ainsi sa mélancolique, ni son hypocondriaque. Elle n'avait qu'à venir à lui, qu'à se faire caresser par lui. Il aimait encore plus les marmottes vivantes que mortes, et le docteur du *la Bourdonnais* était de ceux de qui l'on a écrit :

—Il en sait long sur les nuages, le vent, les bouleaux pleureurs, les muguets, les étangs, les gélinottes, les colombes. Il nous rappelle le roi d'un vieux conte de fée slave qui avait reçu le don de comprendre le langage des plantes et des animaux. Il entendait dire aux petites mouches dorées :

—Sus-sus ! à l'avoine du meunier !

....

Mais pendant que je cause ainsi, le " la Galissonnière " court toujours sur Sydney. Devant Matane, l'amiral signale au " la Bourdonnais " de n'aller qu'à la voile et de prendre allure à volonté. Fin marcheur, l'aviso nous dépasse et nous le perdons de vue.

Ce soir nous attrapons une bourrasque par le travers de l'île Saint-Paul. Le cuirassé tangue

fortement : il se montre un peu ardent ; mais il gouverne bien avec un tour et demi de barre au vent. La nuit se passe en brume, en grainasses : la mer est grosse. Au petit jour, au moment où l'on sonne la diane, on aperçoit la terre. Quelques heures après, nous affourchons en face de la résidence du consul de France au cap Breton, l'honorable M. Bourinot. Les visites s'échangent. Les canons du " la Galissonnière " éveillent les échos de l'ancienne baie des Espagnols. Ils saluent le sénateur canadien qui représente depuis 32 ans la France dans son ancienne colonie de l'Isle Royale, le vieux Cap de Lorraine du capitaine Jacques-Cartier.

Six heures après l'arrivée de l'amiral le " la Bourdonnais " entre dans la baie. Il est venu à la voile depuis notre séparation, et tout le monde est émerveillé de sa marche. Il ancre derrière son chef de file. Le service de mer est fini pour quelques jours. Depuis le mousse jusqu'au capitaine de vaisseau, chacun va se préparer maintenant à passer l'inspection générale.

Puis on fera encore cinq mois d'Antilles, et un beau matin le courrier viendra apporter cet ordre qui met sur toutes les lèvres le vieux refrain qui fait pleurer :

Vers les rives de France
Voguons en chantant !

ADIEU, VA !

A BORD DU " BOUVET."

Il est neuf heures et quart du matin. Le contre-amiral fait signe au *Bouvet* de prendre poste derrière la *Flore.* Les canots sont hissés. On établit le service de mer. Le temps qui s'était couvert se remet au beau. Il vente une brise d'ouest. On dérape. L'amiral décrit une courbe vers Lévis, le *Bouvet* vers Québec. Les drapeaux saluent : la musique joue " Vive la Canadienne." Trois coups de canons sont tirés par la *Flore* en l'honneur de la ville de Champlain et de Montcalm.—Adieu, va ! On est en route pour l'océan.

La terrasse de Frontenac est couverte de monde. Partout les mouchoirs s'agitent. A bord, chacun se sent ému et fait de son mieux pour que son voisin ne s'en aperçoive pas. C'est que la bonne ville de Québec renferme encore bien autre chose que des souvenirs français. Sa société a été charmante, hospitalière, dévouée pour la station navale de l'Amérique du Nord ; et puis on a beau être marins, les cœurs sont sensibles, vibrants.

La visite de Québec est recherchée par la marine française. Elle vient se reposer ici des fatigues de la mer. Elle vient se retremper dans nos climats tempérés et oublier les langueurs torpides et les fièvres des pays chauds. Elle se plaît à Québec où elle est bien reçue. Dans notre rade les équipages se portent à merveille. Ils sont

bien vus par la population qui retrouve *ses gens* parmi les matelots français, surtout parmi les saintongeois et les bretons. Les Canadiens-Français ne demandent pas mieux que de voir le pavillon de France se promener ainsi chaque année dans les eaux du St-Laurent. Au milieu de tant d'oublis, la mère-patrie ne saurait faire de plus grand plaisir à ceux qui, à peu près laissés seuls, n'ont pu apprendre à l'oublier.

Le *Bouvet* est sous vapeur et sous voile. Il est endenté à 400 mètres derrière l'amiral. Tous les yeux sont tournés vers le vieux Québec. La capitale est là qui s'estompe. Elle disparaît derrière les falaises de Lévis. Chacun la suit de l'œil. L'officier de quart commande la manœuvre. Il est tout entier à son service. Un autre est appuyé sur le canon Hotchkiss de la passerelle. Il a les yeux rivés sur l'échelle de la coupée d'honneur. On dirait que cette échelle par où l'on se rend quand on va torpiller et couler l'ennemi, que cette échelle par où l'on vous remonte ensanglanté et mutilé pour la France, ne lui rappelle plus que les petits pieds des Cendrillons qui, en un jour de *sauterie*, ont pris le *Bouvet* à l'abordage.

Et pourtant ce rêveur est un brave.

Les officiers libres du service recueillent leurs souvenirs. Les uns fredonnent un gai refrain, une bribe de polka, souvenir d'une nuit de bal, d'une soirée charmante. D'autres s'occupent à mettre en ordre les photographies des amis, des camarades, des matelots.

Dans la marine française on a le respect des hommes. On est sévère, mais juste, poli, affectueux pour eux. Le capitaine de frégate Pottier, commandant le *Bouvet*, se ferait hacher en morceaux pour le dernier de ses mousses, et à son bord il n'y a pas un homme qui n'en ferait autant pour le commandant.

M. Pottier a trente ans de service, dont vingt-sept années à la mer. Il passe pour être un des meilleurs manœuvriers de la marine. Parole brève, nerveuse, cœur chaud, dévoué à son service, aimant tous ceux et aimé par tous ceux qui le connaissent, il a couru les mers du globe, déferlant fièrement à la brise le drapeau de France, aux jours de combat, comme aux jours de calme et de tempête. Lui qui ne bronche pas devant l'ennemi, lui le brave, l'intrépide loup de mer, aux muscles de fer, à la volonté d'airain, il sait pourtant pleurer. J'ai vu ses yeux devenir humides en embrassant la photographie de sa petite fille.

—Ah, voyez-vous cette fillette. Un beau brin, n'est-ce pas ? Eh ! bien, dans 17 ans d'ici ça se mariera. Je dirai oui, hélas ! mais à une condition. Mon gendre sera marin comme moi.

Ce gendre en herbe aura une belle et bonne femme ; mais pour l'obtenir il aura bien du fil à retordre.

Il lui faudra rudement travailler pour arriver à se mettre en tête toutes les connaissances nautiques du commandant Pottier.

Le carré du *Bouvet* est composé d'hommes qui font honneur à la marine française.

Voilà le comte de la Croix de Castries, lieutenant de vaisseau. Il feuillette en ce moment un vieil annuaire de l'armée française de 1759 : il m'indique du doigt les noms de ses ancêtres qui ont pris part à la grande guerre du Canada.

Près de lui, fume le médecin Brou-Duclaud, un causeur charmant, un voyageur intrépide qui a fait le tour du monde et qui en sait long sur la Cochinchine et sur le Tonquin. Fontorbe, lieutenant de vaisseau est au piano : il étudie les chansons populaires du Canada, de Gagnon. Le commissaire des Nouailles met sa comptabilité en ordre, et les deux aspirants Estienne et Terrein,—qui doivent être maintenant enseignes de vaisseau—dissertent sur Québec *et de omnibus rebus et quibusdam aliis.*

Quelles bonnes gens que tous ces futurs amiraux, que ces futurs médecins et commissaires de division. Comme il fait bon de vivre avec eux et de se réchauffer à leur chaude jeunesse, à leurs belles et grandes ambitions.

La *Flore* continue toujours à nous battre la marche. Tout-à-coup le timonier descend au carré.

—Capitaine, l'amiral signale de serrer à cent mètres !

—Bien, dit Fontorbe.

Et nous montons sur le pont. C'était l'heure du dîner , la musique allait jouer. L'amiral in-

vitait le *Bouvet* à se rapprocher pour l'écouter.

Le contre-amiral Lacombe est bien connu à Québec, où il s'est fait beaucoup d'amis. Cet officier général a de très-beaux états de service. Il est populaire dans la division ; malheureusement la retraite d'âge va bientôt l'enlever aux marins qui l'aiment et qui ne le désignent jamais autrement que sous le nom de *Père* Lacombe.

Du gaillard d'avant du *Bouvet* nous voyons l'amiral se promener sur le couronnement, au bras du capitaine de vaisseau, le marquis de Libran.

En voilà un rude gaillard que le commandant de Libran ! A vingt ans, en Crimée, il avait réussi à décrocher la croix de la Légion d'honneur. Il n'était qu'aspirant de deuxième classe.

Les mains derrière le dos, la tête penchée, le capitaine de frégate Parfait est tout songeur. On dirait qu'il pense à la belle campagne d'exploration qu'il a fait jadis sur le *Talisman.*

Autour de ces trois officiers supérieurs gravitent d'autres officiers. Voilà Bouchotte, allié à plusieurs vieilles familles canadiennes. Voici le comte de Champfeu, que l'on prendrait pour Napoléon I, tant il lui ressemble. Voici le vicomte de Saint-Pern et la Barzic, deux vraies têtes de bretons bretonnant. Et Baèhme qui n'a pas inventé la mélancolie ; et Arago plongé dans la solution de quelque grand problème, et Daubanel et Galatrie, et Pouvreau, et bien d'autres. Ils rient, ils causent. Le couronnement

de la *Flore* est en ce moment aussi animé que l'était la terrasse de Frontenac, lorsque la musique française de la station de l'Amérique du Nord y jouait.

La trompette du dîner sonne. Chacun est à son poste, et l'exercice de la fourchette commence au milieu des conversations les plus curieuses et les plus animées. On cause de Québec, du Saguenay, des Mille-Isles, de la chute Montmorency, des rapides, de Montréal, du musée de l'Université-Laval, du *Canadien*, du Parlement, des histoires de Ferland, de Garneau, etc. Des noms de familles, des réminiscences de soirées, de dîners, de fêtes se mêlent à toute cette conversation géographique et historique. Chacun veut revenir faire encore au moins une escale dans ce pays de Cocagne où les horizons sont si larges, les mains si loyales, les traditions si hospitalières.

On mentionne les noms du colonel Duchesnay, du lieutenant-colonel Roy, du major Frenette, de Jules Tessier, de Paul de Cazes, de Languedoc, de Tarte, de Demers, de Charles Thibaudeau, etc., etc.

L'heure file et le *Bouvet* aussi. En une heure —ayant pour nous la brise et le flot—nous faisons dix-sept nœuds.

Le commandant Pottier se lève un verre de champagne à la main.

—A votre bonne et sainte mère ! dit-il de sa voix brève, métallique ; à votre femme ! à votre

famille ! à tous ceux que vous aimez ! à votre pays ! à votre comté de Bellechasse ! au *Canadien !* à la Nouvelle-France !

Et nos verres s'entrechoquent.

—A votre femme à votre fille ; à vous mon commandant ! à mon ancien camarade d'armes ! votre frère Charles, chef de bataillon au 25e de ligne ; à vos braves officiers, sous-officiers et matelots ! au *Bouvet* ; à la France notre mère ! lui répondis-je tout ému.

Et les cigares de s'allumer et les conversations de reprendre avec les cent pas faits sur le pont.

L'heure file toujours. Tout-à-coup on entend le canon. Il est deux heures et demie du matin. La *Flore* signale que nous sommes déjà à la Pointe aux Pères. On va débarquer les pilotes.

Il me faut les suivre malgré de pressantes invitations à aller jusqu'à Boston, et même jusqu'à la Martinique.

—Le canot du pilote accoste ! vient dire presqu'ausitôt le timonier. Alors on s'embrasse.

—N'oubliez pas un tel et un tel, s'écrient les officiers, en me nommant presque toutes les bonnes gens de Québec. Ils ont été si obligeants, si affectueux pour nous !

—N'ayez crainte, leur dis-je ; au revoir !

Un fanal est à la coupée de tribord. Le commandant se découvre, et me presse dans ses bras.

—Adieu, va ! dit l'officier de quart.

Au pied de l'échelle la chaloupe du pilote se balance sur le flot sombre. Au dessus de ma

tête se dessine à la lueur du falot—impassible comme le devoir—la mâle figure du capitaine Pottier.

—Pousse au large ! commande le pilote.

Et nous nous enfonçons dans la nuit noire, pendant que la frégate et l'aviso illuminés par leurs feux de tribord et de bâbord, continuent leur marche vers la haute mer.

Les rames frappent le flot.

Mes yeux suivent dans l'obscurité le scintillement de ces feux, image de la France qui s'en va sous d'autres cieux promener son drapeau.

—Nous y sommes ! crièrent les rameurs.

La chaloupe aborde à la Pointe aux Pères. Nous débarquons.

Je saute sur un rocher tapissé d'algues marines et me découvrant je dis à mon tour, sur cette terre colonisée et défendue encore—et pour longtemps—par la volonté française :

—Adieu, va !

L'horizon avait tout pris. Il ne restait plus de trace sur l'onde ni de la *Flore* , ni du *Bouvet*.

Les équipages de ces navires de guerre voguaient vers les mers lointaines, où peut-être ils allaient glorieusement mourir pour la patrie.

Le Saint-Laurent bruissait doucement dans les varechs et sur les galets.

Il semblait pleurer et dire lui aussi :

—Adieu, va !

FAUCHER DE SAINT-MAURICE.

Québec, septembre 1885.

TABLE DES MATIÈRES.


UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 06220 1598

